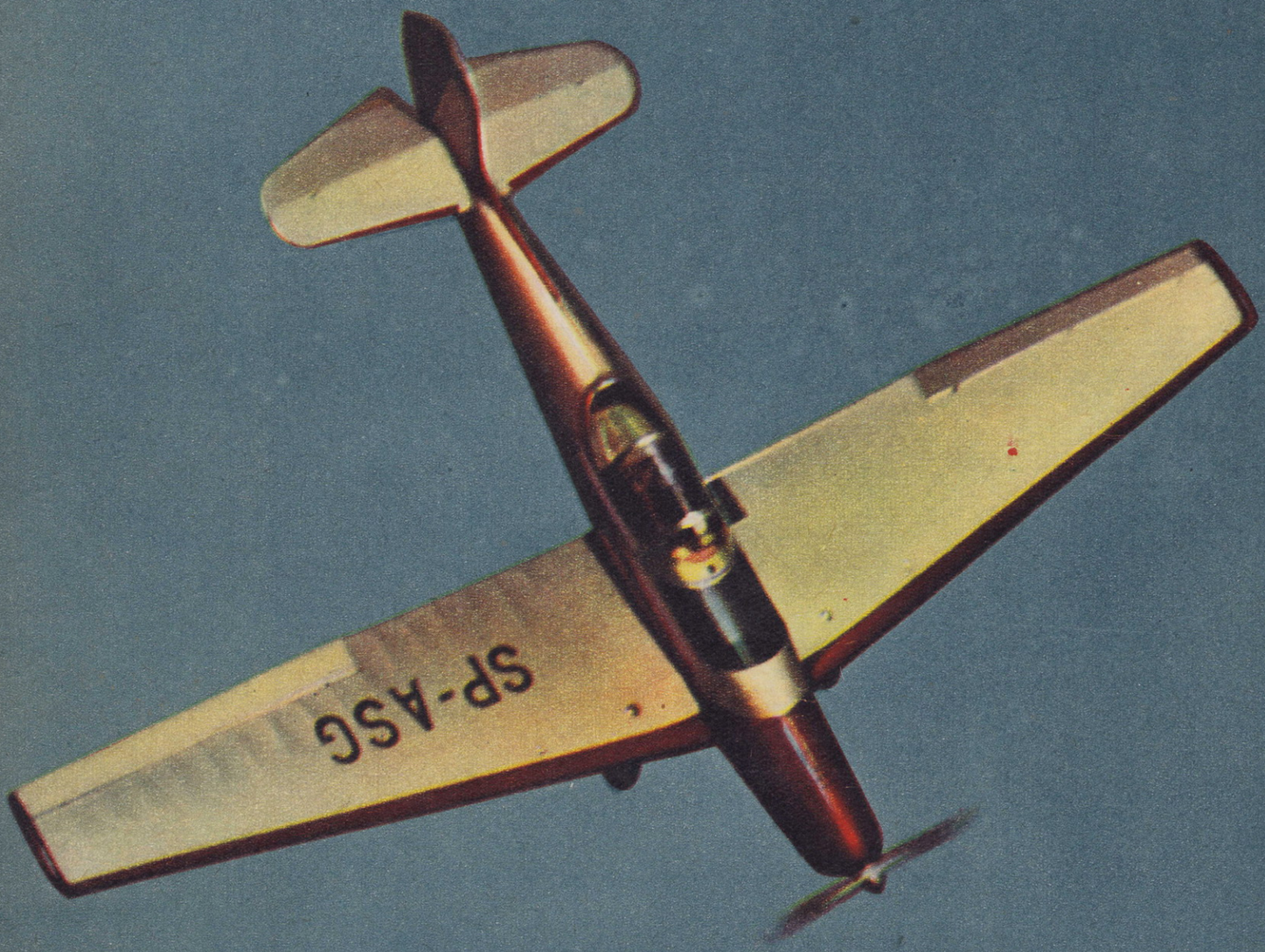
SKRZYDLATA POLSKA

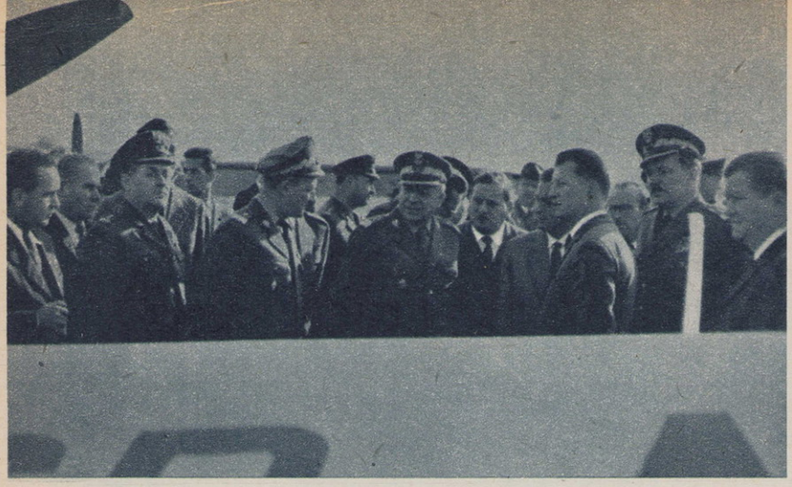
NR 43 (694) ● 25. X. 1964 ● ROK XX/XXXIV ● CENA 2 ZŁ

MISTRZOWIE AKROBACJI — patrz str. 4-5-6



Akrobacja lotnicza stwarza, najwyższe wymagania dla samolotu i pilota. W końcu września br. czołówka polskich akrobatów walczyła o mistrzowskie tytuły. Triumfował — już po raz czwarty z kolei — Stanisław Kasperek ze Swidnika. On też demonstrował naszemu fotoreporterowi zmodernizowanego „Zlina".

Foto: J. SZYMAŃSKI (2)



Minister Obrony Narodowej Marszałek Polski Marian Spychalski i inni goście — na terenie wystawy lotniczej.

MINISTER OBRONY NARODOWEJ MARSZAŁEK POLSKI MARIAN SPYCHALSKI NA WYSTAWIE LOTNICZEJ W KRAKOWIE

8 października b.r. minister Obrony Narodowej Marszałek Polski Marian Spychalski oraz minister Komunikacji inż. Piotr Lewiński zwiedzili wystawę lotniczą na Czyżynach. Towarzyszyli im: I sekretarz KW PZPR w Krakowie — Lucjan Motyka, Główny Inspektor Lotnictwa — gen. dyw. pil. Jan Raczkowski, dowódca Wojsk OPK — gen. dyw. pil. Czesław Mankiewicz, zastępca Szefa Głównego Zarządu Politycznego WP prezes ZG LOK gen. dyw. Franciszek Księżarczyk, gen. bryg. Bolesław Chocha, gen. bryg. Aleksander Ligaj, dowódca 6 Pomorskiej Dywizji Powietrzno-Desantowej — płk dypl. Edwin Rozłubirski i prezes Aeroklubu PRL — Stefan Antosiewicz, dyrektor naczelny PLL „Lot" — inż. Jan Zwierzyński.

Oglądając ekpozycję minister Marian Spychalski interesował się zarówno zabytkowymi konstrukcjami lotniczymi np. samolotami RWD-13 lub P11C, jak i walorami najnowszego polskiego samolotu szkolnego — „Iskry". Opinie pilotów o tym samolocie przedstawił Marszałkowi por. pil. Wiesław Dziewicki.

Wiele uwagi poświęcił Marszałek Polski zaprezentowanym na wystawie modelom rakiet, stanowiącym sprzęt doświadczalny krakowskiego ośrodka rakietowego.

Krakowska wystawa, czynna w okresie od 23 sierpnia do 12 października, była przeglądem rozwoju polskiego lotnictwa i stanowiła poważny wkład w obchody lotniczego 20-lecia. Zgromadzono na niej ponad 60 eksponatów: samoloty od Farmana do „Iskry", szybowce od „Wrony" do „Foki", śmigłowce, silniki tłokowe i odrzutowe, modele rakiet oraz liczne pamiątki w postaci historycznych wydawnictw i nagród zdobywanych przez Polaków w imprezach lotniczych. Wystawa cieszyła się niezwykłym zainteresowaniem społeczeństwa. Zwiedziło ją około 100 tysięcy osób, co stanowi frekwencję nienotowaną na żadnej z dotychczasowych ekspozycji lotniczych. Gros zwiedzających stanowiły wycieczki, głównie młodzieżowe, z całego niemal kraju. Pewną miarą atrakcyjności wystawy lotniczej może być fakt, że np. stołeczne Muzeum Techniki NOT zwiedziło w ciągu miesiąca września 17 tys. osób.

Duże zasługi w tym kierunku, aby wystawa dobrze spełniła swoje zadanie, ponieśli jej gospodarze — kierownictwo i personel Aeroklubu Krakowskiego oraz żołnierze oddelegowani do obsługi technicznej eksponatów.

Po zwiedzeniu wystawy minister Obrony Narodowej wpisał się do księgi pamiątkowej, życząc krakowskiej placówce sukcesów w wychowywaniu miłośników sztuki lotniczej i myśli technicznej. Następnie minister spotkał się z władzami Aeroklubu Krakowskiego. Na spotkaniu omówiono najistotniejsze problemy działalności aeroklubu oraz jego osiągnięcia w dziedzinie rozwijania zainteresowań lotniczych.

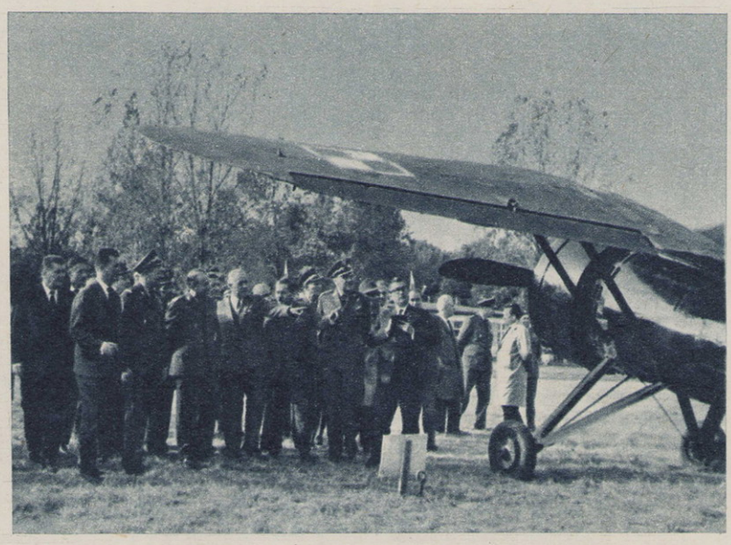
Doskonały pogląd na to, jak wystawa została przyjęta przez publiczność, dają uwagi wpisane przez zwiedzających do księgi pamiątkowej. Są to w ogromnej większości entuzjastyczne głosy zawierające podziękowania pod adresem organizatorów i gospodarzy za zorganizowanie ekspozycji, za wyczerpującą informację i nacechowany życzliwością stosunek do laików. Są także głosy krytyczne. Te jednak jeszcze bardziej przekonują o głębokim zainteresowaniu tematyką: domagają się rozszerzenia wystawy o sprzęt spadochronowy i balonowy, lub udostępnienia większej ilości danych o eksponatach.

Te głosy, podobnie jak i olbrzymia ilość gości, świadczą nieomylnie, że zarówno idea wystawy, oraz jej czas i miejsce odpowiadają społecznej potrzebie.

Istnieje podstawa, aby przypuszczać, że krakowska wystawa zapoczątkuje przyszłe muzeum lotnictwa. Decyzji w tej sprawie jednak jeszcze nie ma. Liczne rzesze entuzjastów i sympatyków lotnictwa oczekują, że będzie ona pozytywna.

E. POGORZELSKA

Marszałek Polski Marian Spychalski wpisuje się do księgi pamiątkowej. Stoją: Główny Inspektor Lotnictwa gen. dyw. pil. Jan Raczkowski i Sekretarz Generalny APRL ppłk pil. Krzysztof Donigiewicz.



Sławny polski samolot myśliwski z okresu kampanii wrześniowej PZL P-11C zawsze jest obiektem wielkiego zainteresowania. Niżej: Goście oglądają polskie samoloty sportowe. Foto: B. Koszewski (5)

VII KRAJOWY ZJAZD APRL 6. XII. 1964 r.

Zarząd Główny Aeroklubu PRL zawiadamia wszystkich członków organizacji o zwołaniu na dzień 6 grudnia 1964 r. (niedziela) w Warszawie

VII KRAJOWEGO ZJAZDU AEROKLUBU POLSKIEJ RZECZYPOSPOLITEJ LUDOWEJ

z następującym porządkiem dziennym:

1. **Zagajenie**
2. **Referat sprawozdawczy ustępującego Zarządu**
3. **Sprawozdanie Głównej Komisji Rewizyjnej**
4. **Sprawozdanie Sądu Honorowego**
5. **Dyskusja**
6. **Wybory nowych władz Aeroklubu PRL**
7. **Przyjęcie uchwały Zjazdu**
8. **Wolne wnioski.**

Miejscem obrad VII Krajowego Zjazdu będzie sala konferencyjna Klubu Oficerskiego WP przy Al. Niepodległości 141.

Rozpoczęcie obrad o godzinie 9.

W SKRÓCIE

ZNANA literatka i lotniczka Maria Wardasówna, odznaczona została w dniu tegorocznego święta Wojska Polskiego „Medalem Zwycięstwa i Wolności 1945". Serdecznie gratulujemy.

*

W AEROKLUBIE Warszawskim odbyło się 7 października br. uroczyste pożegnanie dotychczasowego wieloletniego szefa technicznego tego aeroklubu, Mieczysława Kuligowskiego. Oprócz serdecznych wyrazów podziękowania za dotychczasową pracę otrzymał on od macierzystego klubu upominek w postaci zegarka, zaś od Aeroklubu PRL dyplom uznania. Przez najbliższy okres M. Kuligowski przekazywał będzie swe funkcje i obowiązki młodszemu koledze Z. Przybylskiemu, aby w połowie przyszłego roku przejść na zasłużoną emeryturę.

*

PLL LOT przewiozły w bieżącym roku trzymilionowego pasażera, a dwumilionowego na liniach krajowych.

*

W CZELADZI zmarł pionier lotnictwa polskiego Henryk Segno. Zmarły uzyskał dyplom pilota już w 1910 roku. Był on członkiem klubu seniorów lotnictwa APRL i członkiem honorowym Aeroklubu Śląskiego.

*

NA POCZĄTKU października br. opuścił Warszawę po blisko trzymiesięcznym pobycie w naszym kraju i udał się w drogę powrotną do Moskwy wybitny uczony radziecki prof. Ary Szternfeld.

*

W PIERWSZĄ niedzielę października odbyły się w szeregu miastach kraju zawody latawcowe organizowane przez aerokluby regionalne wspólnie z miejscowymi oddziałami Powszechnej Spółdzielni Spożywców i innymi instytucjami.

Szybownictwo

★ **Na lotnisku** Rana w Czechosłowacji pilot NRD Karl Kreuter uzyskał swój pierwszy diament do złotej odznaki, osiągając przewyższenie 6 100 m. Kreuter jest w NRD 49-tym pilotem, który posiada złotą odznakę.

★

★ **Pilotka** Jindra Pausova na szybowcu L-13 „Blanik" przeleciała trasę Rana — Jicin (112 km) ze średnią prędkością 99 km/h. Jest to rekord krajowy CSRS.

★

★ **W Laucha** rozegrane zostały krajowe zawody juniorów szybowcowych, z udziałem 200 pilotów. Rozegrano następujące konkurencje: docel — powrót 102 km (wykonało 2 pilotów), docel 148 km (wykonało — 11) docel-powrót 210 km, trójkąt 200 km (wykonało — 11) oraz docel-powrót 188 km. Zwycięzcą zawodów został Eberhard Wötzel — 5 096 pkt, drugie miejsce — Klaus Körner (5 035 pkt), trzecie — Günter Schneider (4 002 pkt).

★

★ **Amerykański** szybowiec wysokowyczynowy HP-11, w lekko zmienionej formie, jest obecnie produkowany w częściach do budowy przez amatorów. Nosi on nazwę HP-11A. Do budowy potrzeba 500 godzin pracy. Cena — 3 500 dolarów. Dodatkowo może być dostarczony mały silniczek rakietowy, służący jako pomoc przy starcie. Może on wynieść szybowiec w ciągu 70 sekund na wysokość 600 metrów.

Astronautyka

★ **Prawdopodobnie** już w stosunkowo niedalekiej przyszłości wyłoni się możliwość bezpośredniego montażu na orbitach okołoziemskich wielkich stacji kosmicznych. Będą one mieścić laboratoria fizyczne, obserwatoria astronomiczne i wszelkiego rodzaju stacje przekaźnikowe wraz z załogą, składającą się z pracowników naukowych i personelu technicznego. Być może stworzone zostaną także stacje do tankowania paliwa i „przesiadkowe" stacje dla rakiet kosmicznych odbywających loty na dalekich trasach. Oświadczenie tej treści złożył dla Agencji Prasowej „Nowosti" kierownik radzieckiego programu kosmicznego prof. Anatol Błagonrawow.

★

★ **W ZSRR** wystrzelony został kolejny sztuczny satelita Ziemi „Kosmos — 47". W mikroksiężycu, który obiega Ziemię na wysokości od 413 km (w apogeum) do 177 km (w perigeum), umieszczono aparaturę naukową przeznaczoną do kontynuowania badań serii „Kosmos" oraz nadajnik radiowy pracujący na częstotliwości 19,994 megaherca.

★

★ **W dniu** 7.X.br po południu sztuczny satelita „Syncom-3" przekazał z Japonii do Ameryki pierwsze bezpośrednie sprawozdanie z wioski olimpijskiej i ze stadionów Tokio. Półgodzinny program wypadł dobrze. Z Tokio do Ameryki nadano także wypowiedź japońskiego ministra spraw zagranicznych Shiiny, a z Ameryki do Japonii wypowiedź prezydenta Johnsona i sekretarza stanu Ruska. Odbiór obrazu w Ameryce był doskonały. Mikroksiężyc „wisi" obecnie pozornie nieruchomo nad Pacyfikiem, w odległości ok. 35 700 km od powierzchni Ziemi.

★

★ **Oświadczono** w Waszyngtonie, że Stany Zjednoczone zamierzają wznowić ze Związkiem Radzieckim rozmowy na temat zawarcia porozumienia o współpracy w dziedzinie badań kosmicznych.

★

★ **Z bazy** Vandenberg (Kalifornia) wystrzelony został nowy tajny satelita amerykański, prowdopodobnie z serii „Discoverer".

PIERWSZY W ŚWIECIE

RADZIECKI WIELOOSOBOWY STATEK KOSMICZNY

„WOSCHOD" — POWRÓCIŁ NA ZIEMIĘ

PO 24 godzinach i 17 minutach lotu wokół Ziemi pierwszy w świecie wieloosobowy statek kosmiczny „Woschod", na którego pokładzie znajdowali się trzej kosmonauci radzieccy, wylądował w pobliżu Pietropawłowska w północnym Kazachstanie.

Statek „Woschod" wystartował 12 października 1964 roku o godzinie 8.30 czasu warszawskiego z kosmodromu Bajkonur w Kazachstanie. Program lotu obejmował 24-godzinną wyprawę kosmiczną oraz miękkie lądowanie statku wraz z załogą. Lot odbył się zgodnie z programem. „Woschod" zakończył lot na 17 okrążeniu Ziemi. W 10 minut po wylądowaniu statek dostrzegły śmigłowce i samoloty dyżurujące w rejonie Pietropawłowska.

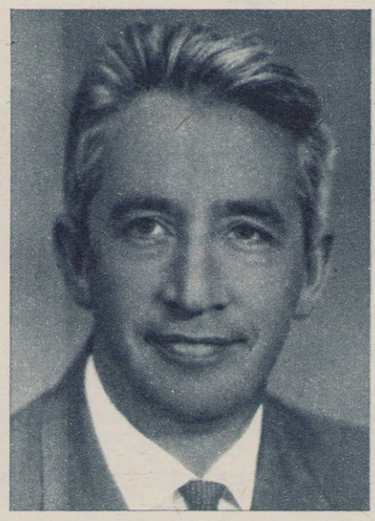
Trzej kosmonauci — pilot Włodzimierz Komarow, naukowiec Konstanty Fieoktistow oraz lekarz Borys Jegorow, lądowali razem, nie opuszczając statku. Przypomnijmy, że w lotach statków serii „Wostok" kosmonauci katapultowali się na wysokości około 7 km i lądowali na spadochronach. Jak oświadczył Główny Konstruktor rakiet i statków kosmicznych ZSRR — „Woschod" jest przystosowany do tzw. miękkiego lądowania, bez względu na pogodę. Jest on również niazatapialny. Po raz pierwszy w świecie stworzono załodze statku kosmicznego takie warunki życia, że mogła ona odbyć swą podróż bez skafandrów i szczelnych hełmów.

„Woschod", stanowiący pierwszą w świecie wyprawę naukową w Kosmos, ustanowił nowy rekord wysokości lotu orbitalnego wynikiem 409 km (poprzedni rekord — 327 km należał do Jurija Gagarina). Według wszelkiego prawdopodobieństwa „Woschod" pobił także rekord masy statku załogowego. Dotychczasowy rekord należy do „Wostoków" i wynosi około 4,7 tony. Masa „Woschodu" nie została jeszcze oficjalnie podana, ale specjaliści przewidują, że jest ona 2—3 razy większa od masy „Wostoka".

Fragment kabiny statku „Woschod" przekazany drogą telewizyjną na Ziemię podczas lotu kosmicznego. Foto: CAF (4)

ZAŁOGA STATKU „WOSCHOD"

WŁODZIMIERZ KOMAROW. W roku 1942 wstąpił do specjalnej szkoły sił powietrznych w Moskwie. Od roku 1945 kontynuował naukę w wojskowej szkole lotniczej w Batajsku. Ukończywszy ją, służył jakiś czas w lotnictwie myśliwskim. Zdobył wówczas opinię pilota, który lata śmiało i zachowuje zimną krew w trudnych sytuacjach. W roku 1954 Komarow rozpoczął studia w Akademii im. Żukowskiego i po pięciu latach otrzymał dyplom inżyniera. Obecnie robi studia aspiranckie w tej akademii. Komarow pomyślnie przeszedł specjalne przeszkolenie kosmiczne, m. in. poznał drobiazgowo budowę statku i funkcjonowanie jego urządzeń. 37-letni pułkownik jest dobrym spadochroniarzem — skakał już 77 razy. W ciągu swej dotychczasowej kariery lotniczej Komarow otrzymał cztery medale i Order Czerwonej Gwiazdy. Żona Komarowa, Walentyna, jest bibliotekarką. Mają dwoje dzieci — 13-letniego Eugeniusza i 6-letnią Irinę. Ojciec kosmonauty jest emerytem, matka nie żyje.



38-letni uczony KONSTANTY FIEOKTISTOW, bezpartyjny, pochodzi z Woroneża. Mając 16 lat poszedł na front jako ochotnik-zwiadowca. W roku 1942 został ranny. Po demobilizacji ukończył szkołę średnią, a potem wyższą uczelnię techniczną im. Baumana w Moskwie. W roku 1955 uzyskał stopień kandydata nauk technicznych (odpowiada naszemu doktorowi), Fieoktistow ma opinię znakomitego i wszechstronnie wykształconego specjalisty. Za zasługi dla nauki i techniki radzieckiej nagrodzono go dwukrotnie Orderem Czerwonego Sztandaru Pracy. Przygotowując się do lotu w Kosmos uczony przeszedł pomyślnie specjalny trening. Żona Fieoktistowa — Halina — jest technikiem i pracuje w Moskwie. Pierwszy uczony, który poleciał w Kosmos, ma syna, 2-letniego Andrzeja. Ojciec kosmonauty jest emerytem, matka zmarła przed 7 laty, brat zginął na froncie w roku 1941.

Najmłodszy członek załogi, 27-letni komsomolec **BORYS JEGOROW,** syn emerytowanego lekarza-naukowca, uzyskał dyplom lekarski dopiero trzy lata temu. Już w czasie studiów specjalizował się w medycynie lotniczej i kosmicznej. Później pracował w różnych medycznych instytutach naukowo-badawczych. Zabłysnął tam nieprzeciętnymi zdolnościami. Ogłosił w czasopismach fachowych 10 prac. Obecnie przygotowuje się do obrony rozprawy, która ma przynieść mu stopień kandydata nauk medycznych. Jegorow uprawia sport, jest alpinistą i narciarzem. Jako spadochroniarz ma na swym koncie 11 skoków. Żona Jegorowa, Eleonora, jest ordynatorem kliniki okulistycznej w tej samej Akademii Medycznej w Moskwie, którą ukończył Borys. W roku 1962 urodził im się syn Borys. Również ojciec pierwszego lekarza-kosmonauty ma na imię Borys. Matka jego zmarła przed 13 laty.

Zdjęcia: JANUSZ SZYMAŃSKI

Mistrzowie AKROBACJI

JERZY POMIANOWSKI

BIELSKO-BIAŁA

Bielsko-Biała stanowi bramę do Beskidów, zwanych „Zielonymi płucami" Śląska. Miasto, położone u podnóża Beskidu Małego i Śląskiego, posiada malowniczą panoramę. Sąsiedztwo Wisły, Ustronia i Szczyrku, kolejka na Szyndzielnię, ciekawe schroniska i domy turystyczne — decydują o atrakcyjności tego terenu.

Powstało przed siedmiu wiekami. Od dawna zasłynęło jako ośrodek rzemiosła włókienniczego. Stare tradycje kontynuuje obecnie przemysł wełniany, stanowiący najsilniejszą gałąź gospodarki w Bielsku-Białej. Włókiennictwo posiada jednak poważnego konkurenta w postaci przemysłu metalowego, który dynamicznie rozwinął się w latach powojennych. Maszyny włókiennicze, obrabiarki, silniki elektryczne i spalinowe produkowane w fabrykach Bielska-Białej są eksportowane na cały świat. Burzliwy rozwój przemysłu wywarł widoczny wpływ na urbanistykę miasta. Obok starych, zabytkowych domów powstały nowe osiedla.

Noc, twierdzą autorzy piosenek, przynosi sercu ukojenie. Cóż, kiedy rankiem pierwszy rzut okiem za okno potwierdził smutną rzeczywistość. Nawet odległej tylko o paręset metrów górki nie było widać. Zakończenie planowane na niedzielę, a tu czwartek i... I nic. Nastroje kiepskie, długo ciągnie się czas od śniadania do obiadu. Nie pomaga sterczenie przy oknie i telefony do zawiadowcy z pytaniami co na lotnisku.

Mówią szybownicy o optymizmie trenera Dankowskiego. Chciałbym umieć znaleźć nazwę dla określenia decyzji Adama Flisa, który na niecałe trzy godziny przed zmrokiem, widząc, że widoczność sięga kilometra zarządził wyjazd na start. Szczęście dopisało.

Choć w górze widać ziemię tylko pod samolotem, ale świeci słońce i latać można. Trzask, prask i już z czekającymi na swą kolejkę zawodnikami mierzymy nosami w niebo. Ci ze mną mają pierwszy powód do zadowolenia. Początkowy numer startowy to klęska. Faktycznie. Nerwy i złe warunki powodują, w wytrenowanej przecież wiązance, szereg kiksów. Knoty nie omijają uznanych majstrów tej sztuki, budząc na ziemi wesołość konkurentów. W powietrzu jednak proroków nie widać. Lepszy wynik niełatwo osiągnąć. Mam na sobie pięć warstw odzienia, ale gorąca wcale nie czuję. Zawodnikom zaś przed startem „przygrzewa". Stanisława Maksymowicza wsadzam do „Zlina" w jednej koszuli.

Podczas kolacji toczą się dyskusje w żywym tonie. Nie wszyscy są zadowoleni, ale boje się zaczęły. Może jutro będzie okazja do odgrywki.

Przy śniadaniu i w autobusie jadącym na lotnisko charakterystyczne gesty dłonią. Piloci „kręcą" wiązankę podaną przez sędziów. Nikt jej do tej pory

Mistrz — Stanisław Kasperek i wicemistrz — Edmund Mikołajczyk (w kabinie) komentują na gorąco ostatni lot.

Dojeżdżałem do Bielska. Z czasów, kiedy większość tras pokonywałem górą, pozostał mi uraz do mgły. Ze złością więc i niesmakiem patrzyłem na to co działo się za szybą samochodu. Jakby się wszyscy diabli uwzięli. Mżawka, pełzające po okolicach, strzępy chmur i przejmująca zimnem wilgoć. Mistrzostwa zaczęły się już trzy dni temu. Co jednak w taką pogodę można zrobić? Dekoracje uliczne i transparenty sławiące siedemsetletnie miasto i jego lotnictwo niewiele zmieniły mi humor.

Pełen niepokoju zbliżałem się pod Szyndzielnię, gdzie przykucnął mały, w porównaniu do gór, ale wystrzałowy architekturą „Transportowiec". Siedziba uczestników V MPAS.

Nie minął kwadrans, gdy wszystkie formalności miałem „z głowy" i odświeżony nieco mogłem wyskoczyć na plotki. Co słychać?

— W ogóle przyjemnie — rzucił któryś z pilotów. — Tylko z latania nici. Bez przerwy taka chałowa, pogoda...

Dobrze — kombinuję, po cichu udając zmartwionego, bo nic nie straciłem na spóźnieniu. Źle — perswaduje dobry duch, bo co będzie jak się warunki nie zmienią?

„Wiązanki" przeżywali nie tylko zawodnicy. O tym co „na niebie" dyskutują (od lewej): Adam Flis — kierownik sportowy V MPAS, inż. Witold Rychter — przewodniczący komisji sędziowskiej, Władysław Gawlik — chronometrażysta, ppłk pil Krzysztof Donigiewicz — sekretarz generalny APRL i Jerzy Leszek — kierownik wydziału imprez i treningu.

nie znał. Szanse równe dla wszystkich. Pogoda sprzyja. Czyżby to zasługa honorowego gościa w osobie prof. Parczewskiego?

Zwięzła odprawa, sędziowie stają na stanowiskach i podniebna walka toczy się dalej. Dziś już poziom lepszy, wykonanie figur staranniejsze. Różnice pomiędzy poszczególnymi pilotami minimalne. Niełatwo będzie wygrać niezwyciężonemu Kasperkowi. Widownia zapełnia się szkolnymi wycieczkami. Z zachwytem dzieciarnia gapi się na zwijające się niczym osy samoloty. Szkoda, że nie można jak w innych sportach dopingować okrzykami. Inna rzecz, że gospodarze i tak nie wystawili swego reprezentanta.

Z lotniska wracamy zmęczeni. Niewielu jest chętnych na atrakcyjną wycieczkę do Wytwórni Filmów Rysunkowych. Zawodników czeka jeszcze poważna praca: spisanie układów dowolnych. Wprawdzie każdy ma solidny oręż w zanadrzu, ale możeby tu — już na placu boju — znaleźć w postaci dodatkowego „immerglücka" możliwość pokonania rywali.

Sobota. Dziś szansa dla indywidualistów. Układy dowolne. Możesz kręcić bracie co ci się podoba i co potrafisz najlepiej. Oglądam wyrafinowane, wykalkulowane do punktu wiązanki i marzę o takiej, która składałaby się tylko z figur we współczynniku ponad 40. Może to nie jest i takie nierealne, gdybym potrafił jeszcze ożywić wyimaginowany samolot. Bo właśnie najbardziej w kompletach dowolnych widać jak naszym „Zlinom" brakuje mechanicznych rumaków.

Koniec półfinałów. Siódemka szczęśliwców musi jeszcze tego samego dnia rozegrać konkurencję finałową — obowiązkowy, nieznany układ (sędziowski). Największy w nim problem to beczka w pionie w górę, a następnie przewrót. Skąd na to wziąć prędkości? Dosłownie i w przenośni zawodnicy walczą na wysokim poziomie. Wprawdzie tytuł mistrzowski prawie jest przesądzony, ale co dalej?

W niedzielę pogoda wymarzona. Na lotnisku growadzą się tłumy. Finał poprzedzają pokazy lotnicze. Mistrzostwa kończy jak zwykle wiązanka dowolna. Większość pilotów powtarza to, co wykonali w półfinałach. Mikołajczyk jednak powstawiał gdzie mógł szybkie beczki, by choć trochę poprawić punktację. Ziobro przez całą noc kombinował nowy układ, by zaskoczyć idącego z nim równo Maksymowicza.

Syty wrażeń z dotychczasowych konkurencji, oglądając finałowe loty wcale się nie nudzę. Mój Boże, żebym to ja tak potrafił — myślę podobnie jak i wielu na pewno innych widzów. Co by ci nasi chłopcy zwojowali za granicą, gdyby im dać przyzwoite samoloty...

Ogłoszenie wyników, wręczenie pucharów. Brawa, gratulacje i uściski. W pięknej beskidzkiej scenerii, przy zachodzącym słońcu kończą się V Mistrzostwa Polski Akrobacji Samolotowej.

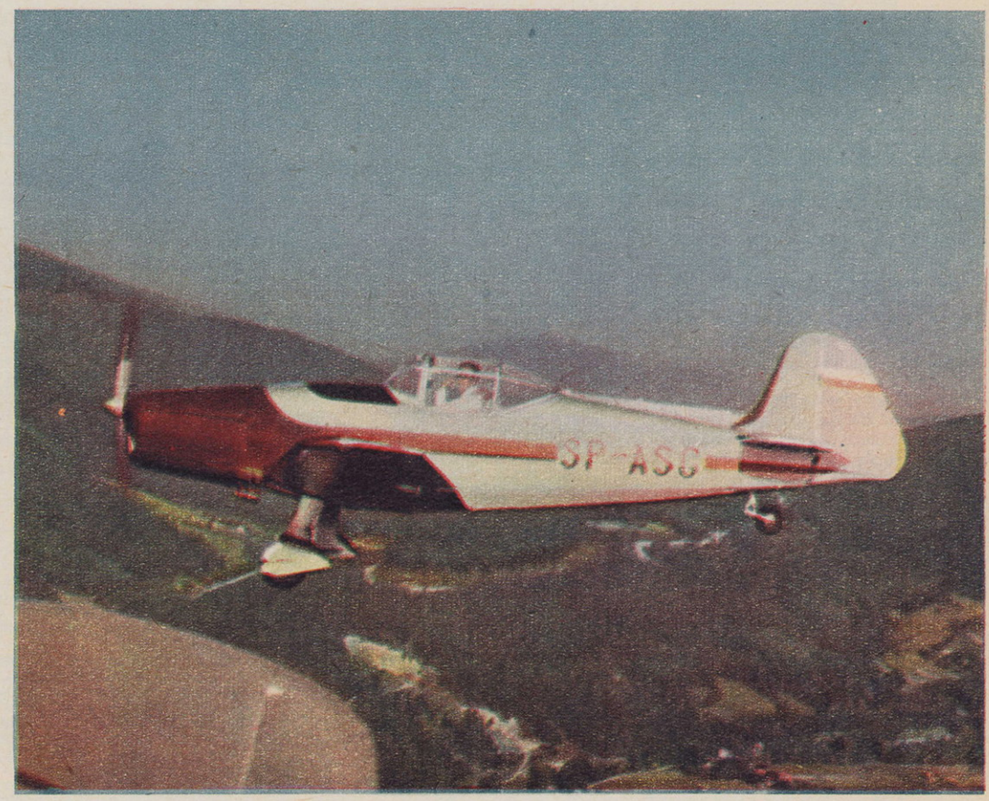
A w poniedziałek znów mżawka i mgła. Nikt z zawodników ani gości nie cdlecial. Czy można jednak złorzeczyć na pogodę, która tak ładnie obeszła się z akrobatami?

AEROKLUB BIELSKO-BIALSKI

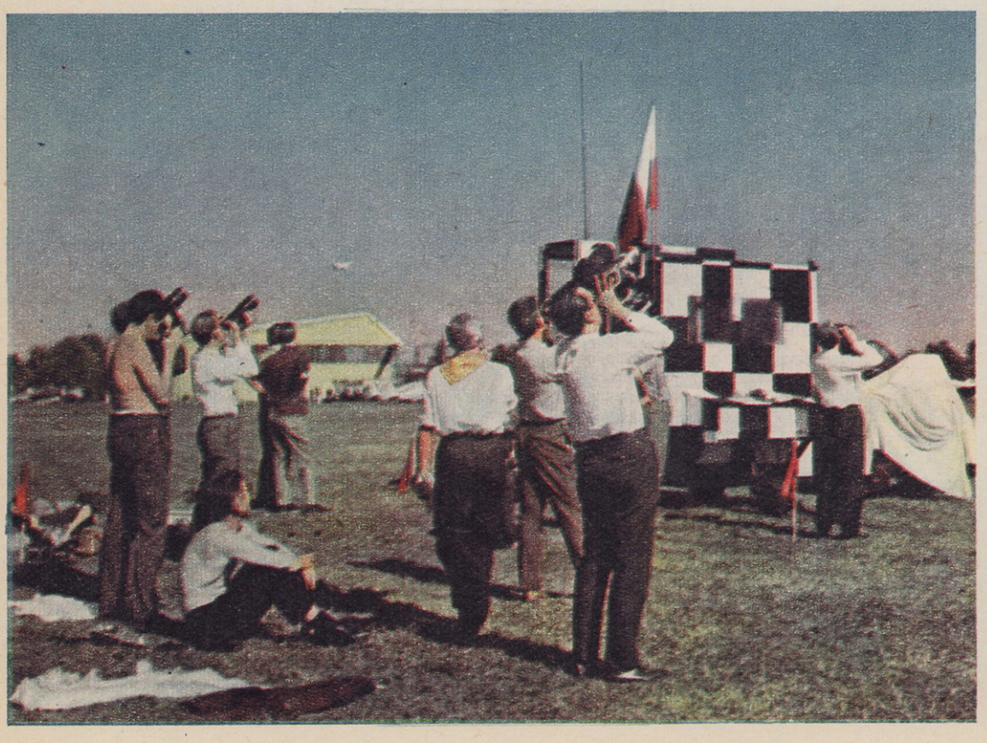
Aeroklub Bielsko - Bialski skupia entuzjastów lotnictwa z powiatów i miast Bielska-Białej, Żywca, Cieszyna, Pszczyny. Rozwinął swą działalność bezpośrednio po wyzwoleniu, w atmosferze ożywionego ruchu lotniczego. Bielsko bowiem w początkowych latach rozwoju Polski Ludowej było kolebką szybownictwa. Powstały tutaj poza aeroklubem: Instytut Szybownictwa i Centralna Szkoła Instruktorów Szybowcowych oraz w pobliżu Wyczynowa Szkoła Szybowcowa na Zarze, a także Szkoła Szybowcowa w Goleszowie k. Cieszyna. Już w 1946 r. Aeroklub zorganizował pierwsze po wojnie Samolotowe Mistrzostwa Polski, a późniejsza kilkuletnia zaledwie działalność przynosi sukces w postaci nagrody przechodniej dla najlepszego Aeroklubu w kraju w 1949 r. Dalsze lata umacniają tę pozycję. Aeroklub wielokrotnie zajmuje II miejsce w kraju, a w latach 1954 i 1955 zdobywa I miejsce.

Aeroklub Bielsko-Bialski jest organizatorem Zjazdu i Zlotu Plakietowego w Cierlicku na terenie Czechosłowacji w 1957 roku z okazji 25 rocznicy śmierci Żwirki i Wigury. W 1959 r. organizuje V Samolotowe Mistrzostwa Polski, ostatnio inicjuje ciekawą imprezę lotniczą — Beskidzki Zlot Nocny. W barwach AB-B występuje słynny pilot Tadeusz Góra — szybowcowy mistrz Polski 1962 r. W roku bieżącym tytuł ten zdobywa dla Bielska członek kadry narodowej pilot Franciszek Kępka — junior.

Rozwój i działalność Aeroklubu opiera się na silnej więzi ze społeczeństwem, z inicjatywy którego został powołany Społeczny Komitet Lotniczy, skupiający polityczny aktyw wokół spraw lotnictwa. Wyrazem więzi i działalności Społecznego Komitetu Lotniczego są „Stałe członkostwa" Aeroklubu, obejmujące niemal wszystkie zakłady pracy regionu.



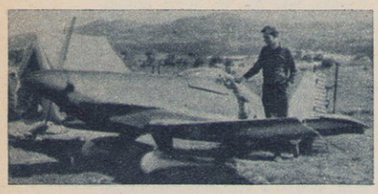
Kiedy emocje mistrzowskiej walki mieliśmy już za sobą, niezwyciężony Stanisław Kasperek demonstrował swego „Super Kaspra Akrobata".



Takiej obstawy prasowej życzyć można wszystkim imprezom lotniczym.

Nie ma to jak mistrzom... I sława dla nich, i puchary, a i duża buźka też.

CENZURKI V MPAS



Najmniejszy i najbardziej oryginalny samolot mistrzostw świata w Hiszpanii — angielski „Cosmic Wind".

Naszym mistrzom akrobacji dedykujemy to zdjęcie Tomasza Castanio (Hiszpania), którego uznano jako najlepszego na świecie. Latał na Zlinie „Trener Master".

Przy oglądaniu trzecich z kolei mistrzostw Polski w akrobacji samolotowej przede wszystkim nasuwa się pytanie: czy ta dyscyplina lotniczego sportu się rozwija? Po tym co widziałem w Bielsku rzekłbym „tak", jeśli sądzić po ilości pilotów z wysokimi kwalifikacjami i „chyba nie" — myśląc o poziomie w ogóle.

Pierwsze zdanie potwierdzają nowe nazwiska w finale. Julian Ziobro i Stanisław Maksymowicz wprawdzie nie dali sobie rady w drodze na podium, ale zważywszy na ograniczony trening i chorobę Ziobry (cały czas latał z potężnym czyrakiem na twarzy) — dołączenie tych akrobatów do czołówki jest z pewnością pozytywnym zjawiskiem. Pozostawili oni w pobitym polu, obok szeregu dobrych pilotów, dotychczasowych członków kadry Felicjana Kawalę i Antoniego Kozłowskiego.

Ogólny poziom mistrzostw, a właściwie akrobacji w całości doszedł — moim zdaniem — już przed jakimś czasem do maksimum tego co można osiągnąć na samolocie „Zlin 26". „Super Kasper Akrobat" może przesunie ten pułap nieco, ale rzeczywisty skok może zapewnić tylko nowy samolot o odpowiednich właściwościach i nadmiarze mocy. Póki co, trudno porównywać umiejętności i talenty naszych akrobatów ze światową czołówką.

Byłem w ostatnich dniach na posiedzeniu Komisji Samolotowej APRL. Temat obrad stanowiła właśnie sprawa samolotu akrobacyjnego. Do pracy w tym kierunku działacze przystąpili energicznie i już są pierwsze rezultaty. Oby tak dalej. Jeśli znajdzie uznanie na arenie międzynarodowej projekt komisji wprowadzenia w akrobacji klasy standard, to kwestia sprzętu nabrałaby nowych ciekawych aspektów. Wydaje mi się, że najprostszą i możliwie realną do wprowadzenia w krótkim czasie byłaby propozycja, by mistrzostwa świata rozgrywać na najpopularniejszym obecnie samolocie „Zlin Akrobat".

Myśl: jak wypadliby nasi w Hiszpanii — nie dawała mi w Bielsku spokoju. Nasz czterokrotny mistrz Stanisław Kasperek to bez wątpienia wielki talent. Wspomnijmy jego moskiewski sukces. Zgadzam się w zupełności ze zdaniem trenera Flisa, że i w Bilbao miałby spore szanse na znalezienie się w czołówce. Nawet na „Super Kasper Akrobacie". A czy interesował się ktoś możliwością wysłania Kasperka na obóz przygotowawczy pilotów NRD (w zamian np. za nasze mistrzostwa szybowcowe)? Ewentualnego wypożyczenia dlań tam „Zlina Akrobata"? Uważam, że nie czekając na następne mistrzostwa świata, trzeba umożliwić naszemu mistrzowi starty w zawodach za granicą. Jego wysokiej i niezwykle równej formy nie można rozmieniać na drobne!

I jeszcze jedno należy zapisać Kasperkowi na plus. To, że w macierzystym, małym przecież klubie, wychował kilku wysokiej klasy akrobatów. Aeroklub Robotniczy reprezentowało w Bielsku czterech pilotów — a stołecznego giganta tylko jeden. Zestawienie wiele mówiące.

Wicemistrz Polski Edmund Mikołajczyk zgubił w Bielsku przypisywaną mu niestabilność formy i nerwowość. Latał z właściwą sobie werwą, ale rozważnie i precyzyjnie. Jego akrobacyjny „dryg" jest jak diament — po umiejętnym doszlifowaniu może wspaniale zabłysnąć.

Stanisław Studencki latał jak zawsze. Za słabo, by zostać mistrzem — wystarczająco dobrze, by pokonać prawie wszystkich konkurentów. Jedyny, który wygrał konkurencję.

Po pechowym początku, fantastycznym finiszem udowodnił Stanisław Ackerman, że należy mu się członkostwo kadry i przy odrobinie szczęścia może być groźnym przeciwnikiem dla najlepszych. Michał Wiland walczył nie tylko z przeciwnikami, ale i własnymi dolegliwościami. Nasze specjalne uznanie za sportową postawę.

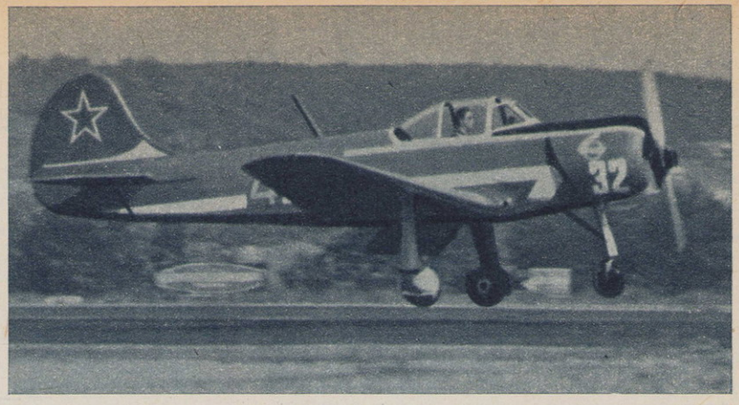
Bardzo pożyteczną innowacją było wprowadzenie w Bielsku sędziowania jawnego. Miło mi odnotować, że do ocen komisji sędziowskiej nie było zastrzeżeń. Przewodniczył jej z właściwym sobie osobistym urokiem inż. Witold Rychter.

Regulamin — dobrze opracowany i ładnie wydany — posiadał pewną lukę. Dopuszczał powtarzanie figur. Dobrze, że nikt z zawodników tego nie wykorzystał — panował sportowy duch, ale na przyszłość warto o odpowiedniej klauzuli pamiętać.

I jedna propozycja. Celem zbadania warunków atmosferycznych, uspokojenia zawodniczych nerwów i wprowadzenia do akcji sędziów — proponuję przed każdą konkurencją wypuszczenie kilku pilotów — nie zawodników, którzy by wykonali planowaną wiązankę. Dotychczas bowiem pierwsze numery startowe zdecydowanie zmniejszają szanse pilotów. Stosujemy sondy w szybownictwie i spadochroniarstwie — przydadzą się i akrobatom.

Finaliści V Samolotowych Mistrzostw Polski Akrobacji Samolotowej ustawieni według kolejności miejsc (patrz tabelka niżej). Fot:. T. Chwałczyk

Gospodarze mistrzostw — na czele z wiceprezesem urzędującym ABB Stanisławem Fedyszynem postarali się, by w całej rozciągłości potwierdzić swą sławę dobrych organizatorów. Udało im się to nie tylko w części lotniczej (kierownik sportowy Adam Flis), ale i społeczno-rozrywkowej. Okres niepogody wykorzystany został pożytecznie (m.in. interesujące spotkanie z przewodniczącym MRN, posłem Oskarem Mędrzakiem) i nawet w tym czasie nikt na brak wrażeń nie mógł narzekać. Z tysięcy widzów na lotach finałowych i pokazach wyrośnie zapewne wielu nowych entuzjastów lotnictwa.



Jedno ze źródeł sukcesów radzieckich akrobatów — samolot JAK — 18 P.

Reprezentanci Niemieckiej Republiki Demokratycznej latali na mistrzostwach świata na „Zlinach Akrobat"

UKŁADY FIGUR WYKONYWANE NA MISTRZOSTWACH

Nieznany (sędziowski) finałowy:

Pętla zewnętrzna, wywrót z lotu poziomego w prawo, ½ beczki w pionie w lewo — pół pętli odwróconej i ½ beczki w pionie w lewo — wyprowadzenie do lotu normalnego, ślizg na ogon przez łeb do lotu odwróconego, ósemka leżąca odwrócona z dwoma ½ beczkami prawymi pod kątem 45°, ½ beczki w pionie w górę w prawo — ½ pętli odwróconej — ½ beczki w pionie w dół w prawo, przewrót prawy z pełną beczką sterowaną w górę i pełną beczką szybką z ujemnym przeciążeniem w dół w lewo, przewrót lewy, 1½ beczki szybkiej w lewo pod kątem 45° z przejściem ½ pętli w dół, wiraż normalny w prawo dwoma beczkami w lewo.

Dowolny finałowy Stanisława Kasperka:

Przewrót z półbeczką w pionie w górę. Przewrót, beczka szybka odwrócona w dół. ½ pętli, beczka szybka odwrócona w górnym położeniu. Ósemka (¾ pętli odwróconej z pleców, ¾ pętli normalnej na plecy). Przewrót odwrócony. Ósemka (dwie pętle odwrócone z półbeczkami w nurkowaniu), ½ beczki w pionie z lotu odwróconego, ¾ pętli zewnętrznej. Przewrót odwrócony, wyjście do lotu normalnego Ósemka (pętla normalna, beczka szybka, pętla odwrócona). ½ beczki sterowanej na ½ pętli w dół. Pętla z dwoma beczkami odwróconymi w górnym położeniu. Wywrót szybki na wznoszeniu pod kątem 45°. Pętla z beczką szybką w górnym położeniu, ½ beczki akcentowanej, przewrót odwrócony z wyjściem do lotu normalnego. Przewrót. Przewrót z ½ beczką akcentowaną w górę. Ósemka (¾ pętli normalnej i ¾ pętli odwróconej). Przewrót. ½ beczki do lotu odwróconego, okrążenie, ½ beczki. Beczka szybka. ½ beczki szybkiej, ½ beczki sterowanej.

WYNIKI V MISTRZOSTW POLSKI AKROBACJI SAMOLOTOWEJ ● BIELSKO BIAŁA ● 20—27. 09. 1964 r.

Imię i nazwisko	Aeroklub	Punkty	Miejsce	Punkty i miejsca w konkurencjach				
				I	II	III	IF	IIF
Stanisław Kasperek	Świdnik	23 345,2	I	3 630/I	3 215,3/II	6 845,3/I	4 219,3/I	6 505/I
Edmund Mikołajczyk	Gliwice	21 620	II	3 296/VII	3 054/VI	6 350,6/VII	3 538/IV	5 628,6/IV
Stefan Studencki	Zielona Góra	21 336,2	III	3 418,3/III	3 237,3/I	6 655,6/II	3 414,3/V	5 355/V
Stanisław Ackerman	Inowrocław	20 983,8	IV	2 669/XII	3 033,6/IX	5 702,6/X	3 753,6/III	6 044/III
Michał Willand	Gdańsk	20 666,9	V	3 567,3/II	3 059/IV	6 626,3/III	3 905,6/II	5 209/VI
Julian Ziobro	Jelenia Góra	20 418,6	VI	3 416/IV	3 047,6/VII	6 463,6/IV	2 953/VII	6 277/II
Stanisław Maksymowicz	Wrocław	18 356,6	VII	3 388/VI	3 067/V	6 455,6/V	3 191/VI	4 008/VII

Z lewej: Rok 1928. Saint-Exupéry (w środku) jako pilot linii pocztowej w Maroku. Z tego czasu pochodzi książka „Kurier Południa".

Z prawej: Jego „Latecoere-25" z okresu lotów pocztowych nad Kordylierami stoi do dziś jako pamiątka i zabytek na lotnisku w Rio de Janeiro.

„SAINT-EX"

W 20 ROCZNICĘ ŚMIERCI

W roku bieżącym przypada dwudziesta rocznica śmierci Antoine de Saint-Exupéry, uznanego powszechnie za najlepszego pisarza wśród lotników i najlepszego lotnika wśród pisarzy. (Na marginesie trzeba zaznaczyć, że Francja ma szczęście do ludzi łączących te dwa uzdolnienia i pasje — prawie tak samo wybitnym przykładem jest Pierre Clostermann — 33 zwycięstwa powietrzne i 3 fascynujące książki...).

W wieku 12 lat Antoine odbył swój pierwszy lot, upamiętniając to wydarzenie napisanym jeszcze tego dnia wierszem. I tak już zostało. Od tego czasu jego pisarski dorobek jest odbiciem, swego rodzaju książką pokładową jego drogi życiowej. W samotności między niebem a ziemią powstawały pomysły jego dzieł, kształtowały ich tezy, dojrzewała filozofia; pisarz Saint-Exupéry byłby niczym bez Saint-Exupérego — lotnika, bez powietrznych zwycięstw i porażek, jednostajnych lotów nad pustynią i zmagania się z górskimi huraganami. W „Wojennym pilocie" precyzuje swoje życiowe „credo": Walczę dla Człowieka! Walczę przeciw Jego wrogom!

Pierwsza książka, „Courrier-Sud", ukazuje się w 1928 roku. W trzy lata później znany u nas „Nocny lot" przyniesie mu „Prix Femina" i sławę. Tuż przed wojną kończy pisarz tłumaczoną m. in. i na polski „Ziemię, planetę ludzi", wyróżnioną wkrótce Wielką Nagrodą Akademii Francuskiej. Już w czasie wojny powstają: „Pilot de Guerre" (1942 r.), „Lettre à un Otage" i wydany w Polsce „Mały Książę" (1943 r.). „Citadelle" wydana zostaje dopiero po jego śmierci, odnaleziona w pozostawionych papierach.

„Walczę dla Człowieka i przeciw jego wrogom" — wierny tej zasadzie, Saint-Exupéry staje do walki z hitleryzmem w szeregach lotników Wolnej Francji. Bierze udział w kampanii włoskiej i przygotowaniach do lądowania wyzwoleńczych wojsk na południu Francji.

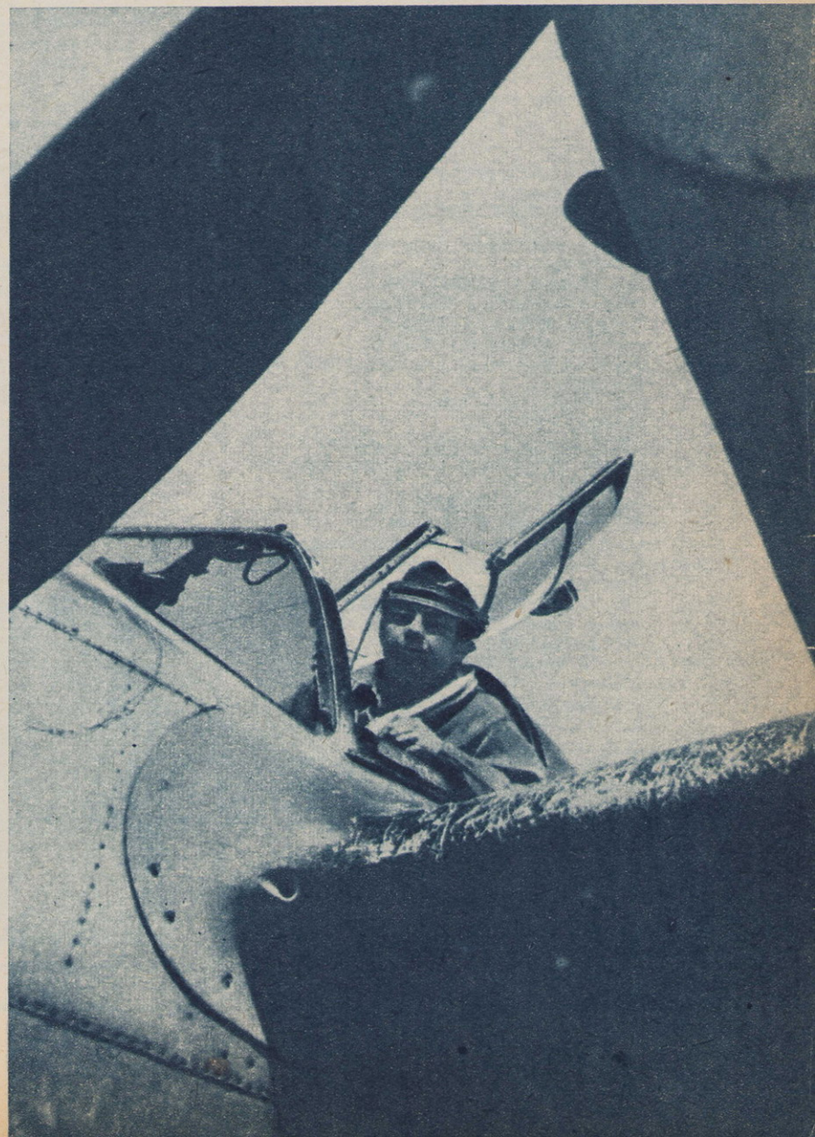
W zamku Feuilleraie stoi ufundowany przez jego żonę pomnik wielkiego lotnika i pisarza. Zdjęcia: „Paris Match"

31 lipca 1944 roku startuje z lotniska na Korsyce na swym „Lightningu" do lotu rozpoznawczego nad rejon Grenoble i Aunecy. Dziennik eskadry „Rousillon" przynosi w tym dniu następującą wzmiankę: „Kapitan Saint-Exupéry nie powrócił z lotu. Wystartował o 9-tej; o 13 nie było go jeszcze z powrotem. O 14.30 straciliśmy nadzieję, że może znajdować się jeszcze w powietrzu, nie odpowiadała także jego pokładowa radiostacja. Straciliśmy nie tylko najlepszego kolegę, ale i człowieka, będącego dla nas przykładem pod każdym względem".

Nie udało się ustalić, co zdarzyło się właściwie podczas tego tragicznego lotu: czy pilot napotkał na niemieckie myśliwce, czy zestrzeliła go artyleria przeciwlotnicza, a może nastąpił defekt silników nad morzem lub Alpami? „Był za stary i zbyt potężnie zbudowany (1.93 cm), by pilotować P-38 podczas lotów na rozpoznanie fotograficzne prowadzone z wielkich wysokości" — pisał potem jego dowódca. A więc może po prostu organizm tego 44-letniego już człowieka nie wytrzymał narzuconych mu przez nieugiętą wolę wysiłków? Tak czy inaczej przyczyna śmierci wielkiego lotnika i pisarza pozostaje do dziś niewyjaśnioną tajemnicą.

R. SZUBAŃSKI

Ostatnie zdjęcie — w kabinie „Lightninga"



KRONIKA LOTNICZA

1944 – 1964

Opracował J. R. KON

ROK 1953 (dokończenie)

8—13 września

● W Radawcu pod Lublinem odbyły się XVIII Ogólnopolskie Zawody Modeli Latających, z udziałem 93 zawodników i 217 modeli. Zespołowo zwyciężyła ekipa ZW LPŻ z Kielc przed Łodzią i Stalinogrodem.

*

2—4 października

● W Szczecinie odbyły się ogólnopolskie zawody modeli redukcyjno-latających na uwięzi. Startowało 44 modelarzy z 77 modelami. Zwyciężyła ekipa z Gdańska.

*

12 października

● Z okazji X-lecia Ludowego Wojska Polskiego odbył się w Warszawie samolotowy Zlot Gwiaździsty z udziałem 10 załóg z aeroklubów LPŻ. Pierwsze miejsce zajęła załoga z Aeroklubu Ostrowskiego (T. Szymczak i M. Filipiak) przed załogami z Wrocławia i Białegostoku.

● Aeroklub Ostrowski zdobył proporzec przechodni ZG ZMP za najlepsze wyniki szkoleniowe i sportowe we współzawodnictwie pomiędzy aeroklubami w Polsce.

*

31 października

● W Ostrowie Wlkp. odbyła się wielka narada z udziałem przedstawicieli aeroklubów z całej Polski w sprawie pracy polityczno-wychowawczej w aeroklubach LPŻ.

*

21—22 listopada

● III Zlot przodowników wyszkolenia bojowego i politycznego Wojsk Lotniczych.

*

23 listopada

● W Warszawie zmarł w wieku 40 lat zasłużony działacz lotnictwa sportowego — mjr nawig. Stanisław Tomaszewski.

*

24 listopada

● W Szybowcowym Zakładzie Doświadczalnym w Bielsku oblatano nowe prototypy szybowców: jednomiejscowego wyczynowego SZD-12 „Mucha-100", dwumiejscowego szkolno-treningowego SZD-10 „Czapla".

*

Listopad

● Otwarcie nowej zagranicznej linii LOT-u na trasie Warszawa — Sofia przez Budapeszt.

Poza tym w 1953 ROKU

● Samoloty LOT-u przeleciały ogółem 3 566,3 tys. km (w tym 1 088 tys. na liniach zagranicznych), przewożąc ogółem 114 718 pasażerów. Ogólna długość linii lotniczych LOT-u wynosiła 8 653 km (w tym 5 780 km sieci międzynarodowej).

● Samoloty PLL LOT (Li-2, CSS-13 i Piper) brały udział w akcji zwalczania szkodników lasów i pól. Ogółem rozsypano z samolotów ok. 850 ton środków owadobójczych i ponad 600 ton środków chemicznych w walce ze stonką ziemniaczaną.

● Czynnych było w kraju 21 aeroklubów. Piloci szybowcowi wylatali ogółem 19 334 godziny, zdobyli 97 odznak srebrnych, 41 złotych oraz ustanowili 14 rekordów krajowych i 3 międzynarodowe. Piloci samolotowi wylatali 26 994 godziny na samolotach. Spadochroniarze wykonali 3 650 skoków i ustanowili 6 rekordów krajowych.

1954 ROK

5 lutego

● Rada Państwa PRL przyznała 193 pracownikom przemysłu lotniczego wysokie odznaczenia państwowe. Dzięki m. in. ofiarnej pracy odznaczonych inżynierów, techników i robotników przemysł lotniczy uruchomił produkcję szeregu nowych asortymentów maszynowych, dotychczas w kraju niewytwarzanych.

*

6—7 lutego

● W Jeżowie Sudeckim koło Jeleniej Góry odbyły się II ogólnopolskie zawody modeli szybowców zboczowych o puchar przechodni tyg. „Skrzydlata Polska", który po raz drugi zdobyła drużyna Krakowa.

(c. d. n.)

SPORT LOTNICZY W 20-LECIU PRL

DOKOŃCZENIE

DYPLOMY FAI IM. PAUL'A TISSANDIER'A

otrzymali:

W 1958 r. (na 51 konferencji generalnej FAI w Los Angeles)
Adam DZIURZYŃSKI;

W 1959 r. (na 52 konferencji generalnej FAI w Moskwie)
inż. **Zbigniew BURZYŃSKI,**
prof. **Włodzimierz HUMEN,**
Leopold KWIATKOWSKI,
mgr inż. **Witold RYCHTER;**

W 1960 r. (na 53 konferencji generalnej FAI w Barcelonie)
inż. Antoni MATHEUS,
Edward PETEREK,
mgr inż. **Wiktor LEJA;**

W 1961 r. (na 54 konferencji generalnej FAI w Monaco)
mgr inż. **Irena ZABIEŁŁO,**
Stanisław MICHNIEWSKI,
prof. dr **Władysław PARCZEWSKI;**

W 1962 r. (na 55 konferencji generalnej FAI w Atenach)
gen. dyw. pil. **Jan FREY-BIELECKI,**
Adam ZIENTEK,
Władysław JANICA;

W 1963 r. (na 56 konferencji generalnej FAI w Meksyku)
inż. **Jan ZWIERZYŃSKI,**
Jan CZARNECKI,
mgr inż. **Bogumił SZUBA;**

W 1964 r. (na 57 konferencji generalnej FAI w Izraelu)
doc. inż. **Henryk GÓRKA,**
mgr **Jan ANTONISZCZAK,**
mgr **Jerzy R. KONIECZNY.**

DYPLOMY FAI IM. MONTGOLFIER'A

otrzymali:

W 1960 r. (na 53 konferencji generalnej FAI w Barcelonie)
inż. **Zbigniew BURZYŃSKI,**
prof. inż. **Franciszek JANIK.**

Mała **ENCYKLOPEDIA** lotników polskich

BOLESŁAW BESTECKI

Urodził się 19 listopada 1908 roku we Lwowie. Po ukończeniu 5 klas gimnazjum wstąpił w 1927 roku ochotniczo do wojska i ukończył w rok później szkołę podoficerską w stopniu kaprala. W 1931 roku przydzielono go do 6 pułku lotniczego, gdzie ukończył kurs pilotażu. W 1933 roku przeniesiony został do rezerwy. Był następnie instruktorem radiołączności i strzelania pokładowego w Lotniczym Przysposobieniu Wojskowym, a ostatnio przed wojną — dowódcą batalionu L.P.W.

W 1939 roku został zmobilizowany i przydzielony do II ośrodka wyszkolenia 6 pułku, zajmującego się przeszkalaniem lotników na obsługę „Karasi". Ewakuowany do Rumunii, przedostał się w listopadzie 1939 roku do Francji, gdzie w Istres zaczął się szkolić na bombowcach Loire-Olivier. W lutym 1940 r. przeniesiono go do tworzonego właśnie lotnictwa polskiego w Anglii, gdzie po ukończeniu szkoły dla radiooperatorów i strzelców pokładowych przydzielony został w stopniu plutonowego do 301 dywizjonu. Odbył wówczas 18 lotów bojowych nad Niemcy.

W nocy z 25 na 26 listopada 1942 r. podczas nalotu na Rostock jego „Wellington" został uszkodzony i przymusowo lądował na terenie Szwecji, gdzie załoga została internowana. W rok później B. Bestecki został zwolniony i powrócił do Anglii. Otrzymał wówczas awans na sierżanta. W latach 1943 i 1944 przebywał w Kanadzie na kursie nawigacji i bombardowania. W styczniu 1945 roku powrócił do 301 dywizjonu w stopniu st. sierżanta i w tej jednostce oraz w 138 Special Duty Squadron odbył jeszcze 13 lotów bojowych, przeważnie z zaopatrzeniem dla jugosłowiańskich partyzantów oraz czechosłowackiego ruchu oporu.

Bolesław Bestecki

Po zakończeniu działań wojennych służył w 131 dywizjonie RAF, stacjonowanym w Niemczech zachodnich, pełniąc tam funkcje w sztabie.

W 1947 roku powrócił do kraju i zaczął pracę w Polskich Liniach Lotniczych LOT jako radiooperator pokładowy. W 1953 roku został milionerem powietrznym. W 1954 roku skierowano go jako tłumacza do Międzynarodowej Komisji Kontroli i Nadzoru w Laosie. W rok później powrócił do LOT-u.

Do roku 1957, kiedy to mianowano go reprezentantem PLL LOT w Brukseli, wylatał ogółem 1 800 000 kilometrów. W 1963 przeniesiony został na stanowisko kierownika placówki LOT-u w Rzymie. W 1963 roku wrócił do kraju, a w chwili obecnej jest kierownikiem działu obsługi pasażerskiej PLL LOT.

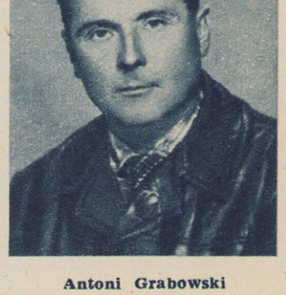
Odznaczony: Krzyżem Walecznych (trzykrotnie), Złotym Krzyżem Zasługi, Srebrnym Krzyżem Zasługi z Mieczami, Medalem Lotniczym, Medalem Zwycięstwa i Wolności, a także War Medal i 3 innymi odznaczeniami brytyjskimi. **(sz.)**

ANTONI GRABOWSKI

Urodził się 27 listopada 1914 roku w Lublinie. Do gimnazjum uczęszczał w Kraśniku Lub. i tam w 1934 roku uzyskał świadectwo dojrzałości. Na rok przed maturą, po kursie w LOPP, objął funkcję kierownika służby obserwacyjno-meldunkowej przy 24 pułku ułanów. W zimie 1934 roku ukończył w Lublinie kurs teoretyczny, a w czerwcu 1935 roku pilotaż na samolocie BM-4. Jesienią tego samego roku został powołany do szkoły podchorążych w Zambrowie. Po zakończeniu służby wojskowej pracował w Lubelskiej Wytwórni Samolotów, początkowo w dziale ślusarskim, a następnie montażowym, w biurze technologicznym i na stanowisku kontrolera laboratoryjnego. Równocześnie latał jako pilot treningowy w Aeroklubie Lubelskim. Odbył także przeszkolenie spadochronowe, zdobywając uprawnienia instruktora. W 1937 roku rozpoczął studia ekonomiczne na Uniwersytecie Lubelskim. Po kursie szybowcowym doskonalił swe kwalifikacje instruktora spadochronowego, najpierw w Centrum Wyszkolenia Oficerów Lotnictwa w Dęblinie, a następnie na kursie w Warszawie, gdzie w lipcu 1938 roku zdał egzamin na instruktora I klasy. Wiosną 1939 roku został służbowo przeniesiony do Wojskowego Ośrodka Spadochronowego w Bydgoszczy. Tam też zastała go wojna.

Okres okupacji spędził na Lubelszczyźnie, pracując jako mechanik w warsztacie remontowym maszyn biurowych, a później w przemyśle cukrowniczym. Z chwilą wyzwolenia przystąpił do pracy w powołanym przez PKWN resorcie komunikacji, pełniąc funkcję kierownika lotniska. Latał także wraz z pilotami radzieckimi na rozpoznanie w rejonie linii frontu, składając meldunki dla władz. W latach 1944—1950 piastował stanowisko dyrektora lubelskiego okręgu lotniczego, a następnie kierownika oddziału lotnictwa cywilnego. Przez cały ten czas aktywnie działał w Aeroklubie Lubelskim jako instruktor samolotowy i spadochronowy.

Po wybudowaniu w Świdniku koło Lublina Wytwórni Sprzętu Komunikacyjnego przeszedł do pracy w tym przedsiębiorstwie jako asystent



Antoni Grabowski

dyrektora naczelnego. Wiele zabiegał wówczas o utworzenie aeroklubu przyzakładowego, służąc pomocą i doświadczeniem. W roku 1956 ukończył w Świdniku kurs pilotażu śmigłowcowego, a w lipcu tego samego roku wykonał wraz z trzema innymi spadochroniarzami pierwsze w kraju skoki ze śmigłowca. Obecnie pracuje w WSK na stanowisku kierownika lotów.

W okresie swej długoletniej kariery lotniczej latał na ponad 20 typach samolotów w łącznym czasie ok. 1500 godzin, wykonał 111 skoków spadochronowych z samolotów i balonów (prócz tego ok. 1500 z wieży), posiada uprawnienia instruktora samolotowego I kl. i spadochronowego II kl. oraz licencje zawodowego pilota samolotowego i śmigłowcowego. Odznaczony Srebrnym Krzyżem Zasługi (1959 r.) W br. mija 30-lecie jego pracy w lotnictwie. **(chwat)**

ASTRONAUTYKA

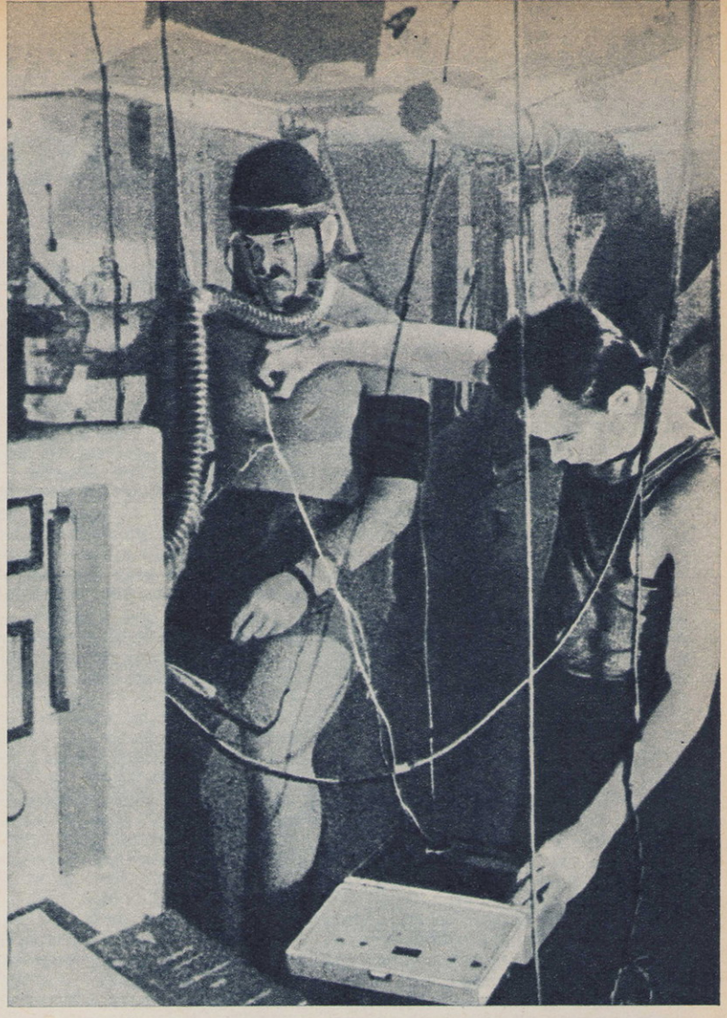
Z lewej: Trwają badania fizjologiczne.

120 DNI LOTU KOSMICZNEGO NA ZIEMI

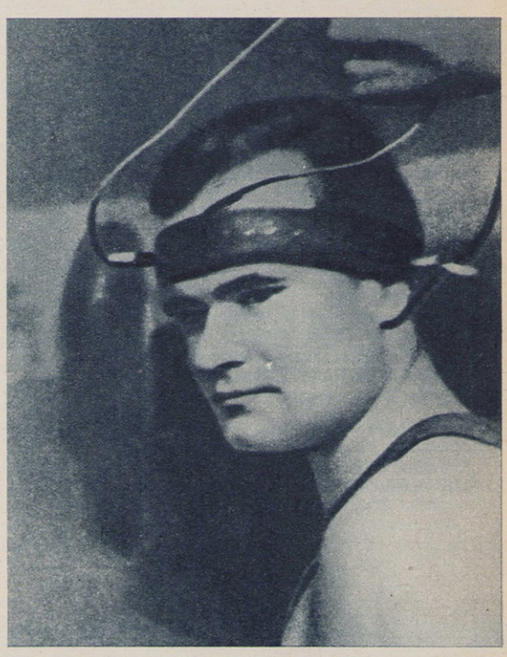
Podczas niedawno zakończonego w Warszawie XV Międzynarodowego Kongresu Astronautycznego uczeni radzieccy przedstawili wyniki badań zespołu ludzi przebywających nieprzerwanie w symulatorze kabiny kosmicznej przez okres 120 dni. Jest to najdłuższy dotąd na świecie okres odosobnienia ludzi w badaniach tego rodzaju. Obecnie zamieszczamy fotoreportaż A. Golikowa z przebiegu tego doniosłego eksperymentu bioastronautycznego.

Doświadczenia były prowadzone pod kierunkiem dr J. Niefiedowa i obejmowały pobyt ludzi w zamkniętej komorze od 10 dni do 4 miesięcy. Była to metalowa komora hermetyczna, w której zmieniano temperaturę, wprowadzano drgania i szumy — zgodnie ze zjawiskami występującymi podczas startu rakiety, lotu i powrotu z Kosmosu na Ziemię. Kolor wnętrza — niebieski. Znajdowała się w niej niewielka kuchnia elektryczna, natrysk oraz składane łóżka przyścienne. Poza tym stół, odchylane krzesełka, biblioteczka, telewizor, radioodbiornik oraz aparatura badawcza.

Jednym z uczestników 120-dniowego eksperymentu był Eugeniusz Gogolew. Oto co powiedział: Żyliśmy na ogół normalnie. Sprzątaliśmy po kolei, a przede wszystkim pracowaliśmy. Program badań naukowych był bardzo obszerny. Dla odpoczynku — telewizja, radio, szachy, książki o tematyce fantastyczno-przygodowej. Gimnastykowaliśmy się regularnie, to było w programie dnia. A w ogóle, to te 4 miesiące minęły znośnie. W ciągu pierwszych 15 dni były pewne trudności z przyzwyczajeniem do nowych warunków życia, występowało ogólne przytępienie. Później wszystko wróciło do normy, tylko męczyliśmy się prędzej niż zwykle. Monotonny tryb życia powodował trochę naprężeń psychicznych i zadrażnień w stosunkach wzajemnych. Ale w sumie żyliśmy po przyjacielsku, wiedząc przecież o odpowiedzialności za udanie się eksperymentu, jaka na nas spoczywała. Ujemne czynniki psychologiczne występują z reguły w końcowej fazie badań, bez względu na okres ich trwania, zaś po wyjściu z komory pojawia się pogorszenie samopoczucia. Jest to tzw. „reakcja wyjścia", związana z powtórną zmianą warunków życia. Aby jej przeciwdziałać, zastosowano w ostatniej fazie eksperymentu dodatkowe oczyszczanie powietrza z bakterii i szkodliwych domieszek chemicznych, naświetlanie skóry promieniami ultrafioletowymi oraz zwiększenie dawki witamin w pożywieniu. Dało to pozytywne wyniki.



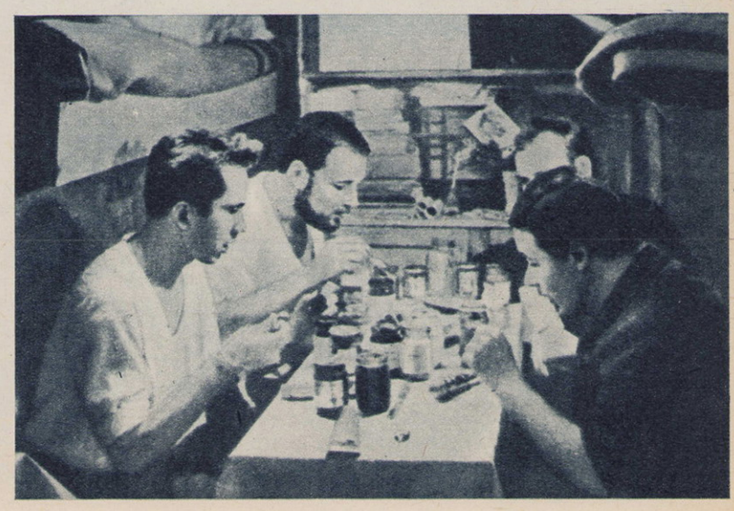
Wyżej: Fragment codziennych zajęć badawczych osób przebywających w komorze.



Z prawej: Uczestnik lotu kosmicznego na Ziemi podczas badań elektroencefalograficznych.

Z prawej: W siedemdziesiątym piątym dniu „lotu".

Niżej: Apetyty, jak widać, dopisywały.



LOTNICZE SILNIKI TURBINOWE MAŁEJ MOCY

Mgr inż. WACŁAW CHEDA

Z silnikami odrzutowymi spotykaliśmy się na łamach naszego czasopisma już nie raz. Są one na ogół znane tak pod względem zasady pracy, jak również pod względem zastosowania i wykorzystania. Natomiast o silnikach turbospalinowych małej mocy wiemy niewiele, ponieważ pojawiły się one niedawno i nie były dotąd szeroko rozpowszechnione. Silniki turbospalinowe podzielić można na: silniki wytwarzające ciąg za pomocą gazów spalinowych wypływających z dyszy i na silniki przekazujące moc za pomocą przekładni mechanicznej.

Pierwsze z nich pod względem zasady pracy nie różnią się od silników turboodrzutowych dużej i średniej mocy, szeroko już rozpowszechnionych w lotnictwie. Natomiast silniki drugiej grupy różnią się od silników turboodrzutowych sposobem przekazywania mocy na napęd i nazywa się je często, w odróżnieniu do poprzednich, silnikami turbinowymi. W silnikach turboodrzutowych znaczna część energii cieplnej idzie na wytworzenie ciągu przez wypływ gazów z dyszy silnika z bardzo dużą prędkością, a niewielka tylko ilość energii cieplnej obraca turbinę, która napędza sprężarkę.

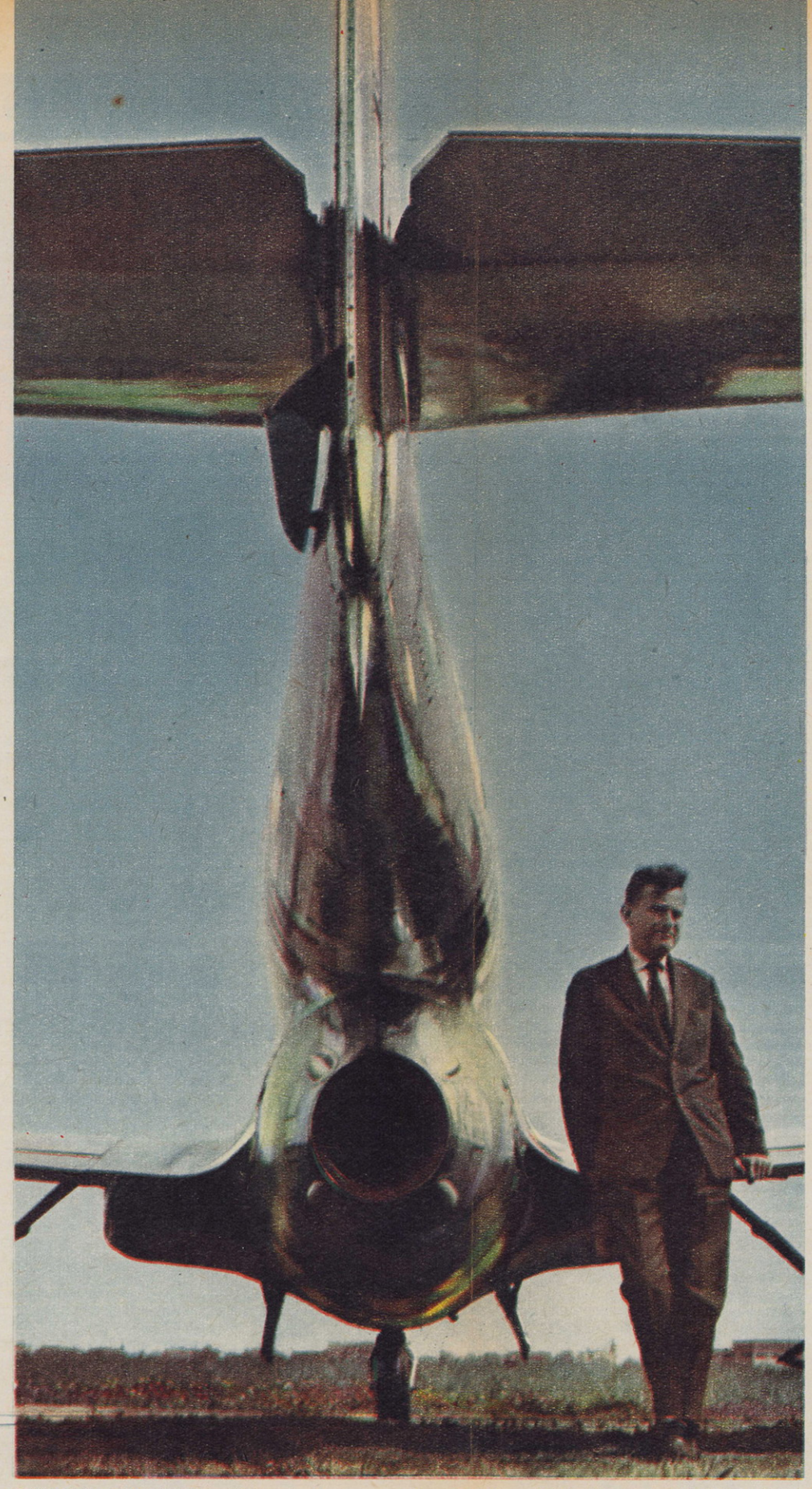
W silnikach turbinowych, dla odmiany, nie bierze się pod uwagę ciągu wytworzonego przez wypływ gazów z dyszy silnika (jest on bardzo mały), a cała niemal energia cieplna obraca turbinę (lub zespół turbin), która napędza sprężarkę i wirnik nośny w śmigłowcach lub sprężarkę i śmigło w samolotach turbośmigłowych, albo przekazuje napęd do skrzyni biegów w konstrukcjach samochodowych.

W ostatnich latach powstało wiele nowych konstrukcji silników turbospalinowych małej mocy, zarówno turboodrzutowych jak i turbinowych, które znalazły już duże zastosowanie w napędach lotniczych wbrew początkowemu mniemaniu, że w zakresie małych mocy długo jeszcze będą panować w lotnictwie wyłącznie silniki tłokowe. Silniki turbospalinowe małej mocy są obecnie stosowane do napędu odrzutowego lub śmigłowego lekkich samolotów wojskowych, szkolnych i sportowych oraz jako napędy pomocnicze w dużych samolotach.

Niektóre z tych silników znalazły także zastosowanie w szybownictwie (do startu i wznoszenia). Największe jednak usługi oddają silniki turbospalinowe w napędzie śmigłowców, gdzie przekazują moc do wirników nośnych przez przekładnię mechaniczną lub przez sprężony czynnik dostarczany do dysz na końcach łopat. Zaletą tego drugiego sposobu napędu jest prostota urządzenia, ponieważ brak jest przekładni mechanicznej i sprzęgła, dzięki czemu zespół jest lekki i prosty w obsłudze. Ponadto praca silnika i wirnika nośnego jest cicha, a łopaty wirnika nie wymagają dodatkowych urządzeń odladzających, gdyż gorące gazy przepływające z silnika do dyszy odrzutowej rurą wzdłuż łopaty ogrzewają ją i nie pozwalają na oblodzenie. Występują tu jednak znaczne straty energii z powodu dużych oporów hydraulicznych. Dlatego korzystniejszy pod względem wielkości sił działających na łopaty wirnika jest ostatnio faworyzowany napęd bezpośredni, za pomocą małych silniczków turboodrzutowych, zabudowanych na końcu łopat wirnika. Przykładem tego rodzaju napędu jest amerykański silnik Williams o ciężarze 10,5 kG i ciągu 31,5 kG. Oprócz śmigłowców silnik może napędzać szybowce i samoloty szkolne, na których to silniki zostają zabudowane grupowo pod skrzydłami.

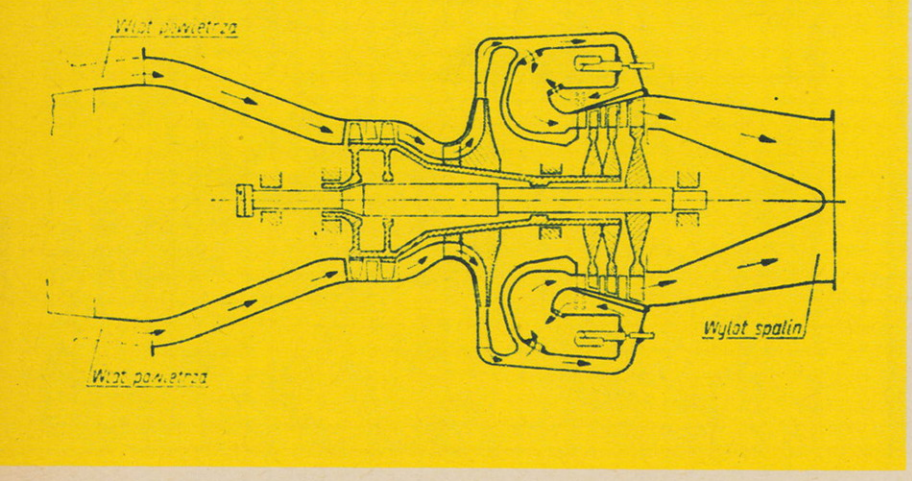
Typowymi jednak silnikami wykorzystanymi dość szeroko do napędu śmigłowców są angielskie silniki P181 i P182, przekazujące moc do napędu wirnika za pomocą przekładni mechanicznej. Silniki te konstrukcyjnie nie różnią się, różnica występuje tylko w wielkości rozwijanej mocy. Układ i zasada pracy silnika P181 pokazane są na rysunku. Silnik posiada dwa stopnie sprężarki osiowej i jeden stopień sprężarki odśrodkowej oraz trzystopniową turbinę. Dwa stopnie turbiny służą do napędu sprężarek — osiowej i odśrodkowej, a trzeci sprzężony cieplnie z dwoma poprzednimi napędza poprzez przekładnię wirnik śmigłowca. Zaletą takiego rozwiązania jest to, że przez sprzężenie cieplne turbiny napędowej uzyskuje się pewien stopień redukcji obrotów, co w konsekwencji wpływa na zmniejszenie wymiarów reduktora mechanicznego. Trzeba przy okazji wyjaśnić, że silniki turbospalinowe małej mocy rozwijają bardzo duże obroty rzędu 15000—65000 obr/min, bowiem przy takich obrotach uzyskuje się w silnikach dużą sprawność cieplną. W omawianym silniku P181 turbina napędzająca sprężarkę rozwija 20000 obr/min, natomiast turbina napędowa tylko 14600 obr/min. Przełożenie uzyskane tym sposobem wynosi 1:1,37. Chcąc uzyskać prędkość obrotową wirnika śmigłowca równą np. 160 obr/min, należy zastosować reduktor mechaniczny o przełożeniu 1:91,2. Gdyby nie wykorzystano redukcji cieplnej, to reduktor mechaniczny musiałby dawać wówczas przełożenie 1:125. Stąd również większy koszt reduktora, większa moc tracona na sam reduktor i większa hałaśliwość pracy całego układu.

Wyłącznie do napędu szybowców został skonstruowany w NRF silnik BMW-8026. Silnik ten ma ciężar 38 kG i wytwarza ciąg 50 kG. Przystosowany jest do spalania olejów napędowych, nafty i benzyny. Zastosowanie silnika turboodrzutowego o małym ciężarze i niewielkich rozmiarach do startu i wznoszenia szybowców ma dwojakie znaczenie: po pierwsze — nie potrzeba już używać samolotów holujących i po drugie — rozszerza się zakres szkolenia szybowcowego przez włączenie do programu nauki samodzielnego



Czterokrotna rekordzistka międzynarodowa — polska „Iskra" — i jej główny konstruktor docent Tadeusz Sołtyk. „Iskra" jest wyposażona w silnik turboodrzutowy rodzimej konstrukcji i produkcji.
Foto: Marek Holzman

Schemat silnika P 181 o mocy 811 KM.



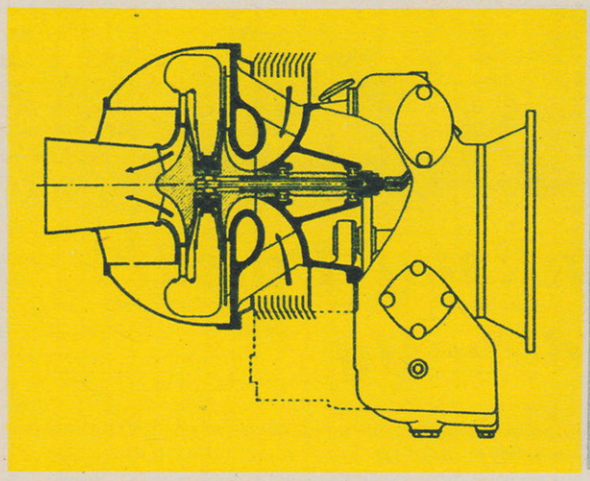
startu i manewrowania silnikiem. Te dwa elementy lotu: start i wznoszenie na szybowcu z silnikiem są analogiczne do startu i wznoszenia samolotów, a po wyłączeniu silnika na żądanej wysokości nic nie zakłóca normalnego lotu szybowcowego. Poza tym pilot wyszkolony na motoszybowcu ma opanowane wszystkie elementy lotu i wymaga znacznie krótszego okresu przeszkolenia na samolotach niż w przypadku przejścia z szybowców na samoloty.

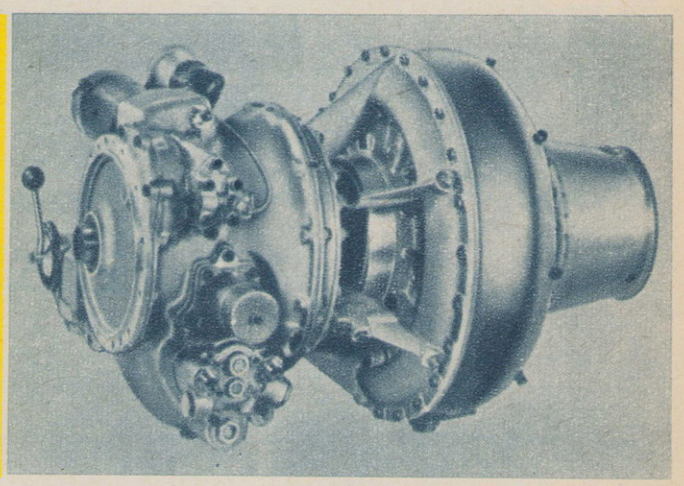
Do napędu lekkich samolotów szkolnych i sportowych jest stosowany w Anglii silnik turbośmigłowy TP/90/1 firmy Rover. Silnik ten rozwija moc przy starcie 120 KM i ma ciężar 50 kG, łącznie z rozbudowanym reduktorem zmniejszającym obroty z 46000 do 2440 obr/min przekazywanych na śmigło. Silnik tomiast podczas przelotu jeden z silników wyłącza się, dzięki czemu wzrasta ekonomiczność i żywotność silników. Silniki nie są przeciążone pracą na maksymalnych obrotach podczas startu i wznoszenia, bieg jest zawsze równomierny, co powoduje, że okresy międzyremontowe silników w zestawie Rover-Double/ /90 są znacznie większe niż silnika TP/90/1. Ponadto zwiększa się bezpieczeństwo lotu, gwarantujące zawsze napęd za pomocą jednego silnika w przypadku uszkodzenia drugiego. Z tego wynika, że układ silnika Rover-Double/90 jest bardzo cenną kombinacją konstrukcyjną, która znajdzie na pewno dalsze rozpowszechnienie w lotnictwie.

Prócz omówionego zastosowania w lotnictwie, silniki turbospalinowe małej mocy wykorzystuje się również do napędu w urządzeniach naziemnych i pojazdach trakcyjnych, gdzie także przewyższają swoimi zaletami silniki tłokowe i zaczynają je coraz bardziej wypierać. Małe dotąd rozpowszechnienie tych silników wynika m. in. stąd, że koszty ich produkcji są dotychczas wyższe od kosztów silników tłokowych. Jednak specjaliści zagraniczni wyrażają nadzieję, że silniki turbospalinowe będą tańsze w miarę rozwoju ich produkcji.

Obniżenie cen nastąpi nie tylko wskutek zwiększenia serii, ale również przez zastosowanie tańszych materiałów i na skutek wprowadzenia uproszczeń technologicznych. Już obecnie znacznie obniżono koszty przez zastosowanie metod dokładnego odkuwania i precyzyjnego odlewania części silnika. Ograniczono w ten sposób do minimum kosztowną obróbkę skrawaniem. Jako przykład może służyć zmiana technologii wykonania wirnika turbiny w wytwórni Ford, polegająca na dokładnym odkuwaniu tarczy wirnika łącznie z łopatkami. Uniknięto w ten sposób bardzo kosztownej obróbki zamków łopatek. Cena wykonania wirnika po wprowadzeniu tych zmian spadła z 4000 na 90 dolarów.

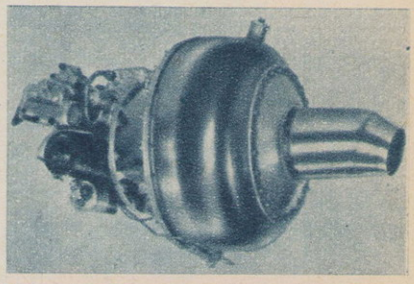
Do rozpowszechnienia tych silników przyczyni się także zastosowanie lepszych niż dotąd materiałów żaroodpornych, które dopuszczą do zwiększenia temperatury przed turbiną do 1200—2000°C oraz do zwiększenia prędkości obrotowych sprężarek, co będzie miało poważny wpływ na wzrost sprężu. Z kolei zwiększenie temperatury i sprężu wpłynie na podwyższenie sprawności silników.



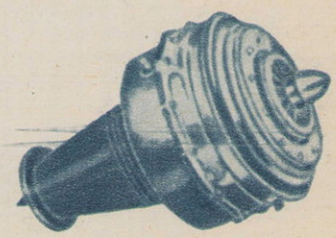


Z lewej: Przekrój silnika BMW 6012. Z prawej: Silnik seryjny BMW 6012A. Moc 100 KM przy 45 000 obr/min. Obroty wału — 2 000 do 8 000 obr/min. Zużycie paliwa — 50 kG/h. Ciężar — 45 kG. Długość — 0,62 m, szerokość — 0,42 m, wysokość — 0,41 m.

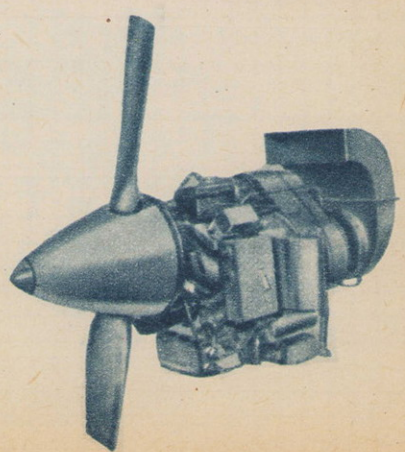
TP/90/1 w porównaniu z silnikiem tłokowym tej samej mocy charakteryzuje się mniejszym ciężarem i cichą oraz łagodną pracą. W ostatnich latach skonstruowano w oparciu o silnik TP/90/1 nowy typ silnika Rover-Double/90. Jest to zespół zestawiony z dwu silników TP/90/1 (równolegle bokami), przekazujący napęd za pomocą wspólnego wału wyjściowego i wspólnego reduktora. Rover-Double/90 stosowany jest podobnie jak TP/90/1 do napędu samolotów lekkich. Wspólna przekładnia mechaniczna, przez którą przekazuje zespół napęd na śmigło, jest tak zbudowana, że pozwala w czasie lotu wyłączyć z pracy jeden z silników, co ma poważne znaczenie ekonomiczne. Mianowicie oba silniki pracują jednocześnie i napędzają śmigło podczas startu i wznoszenia samolotu, na-



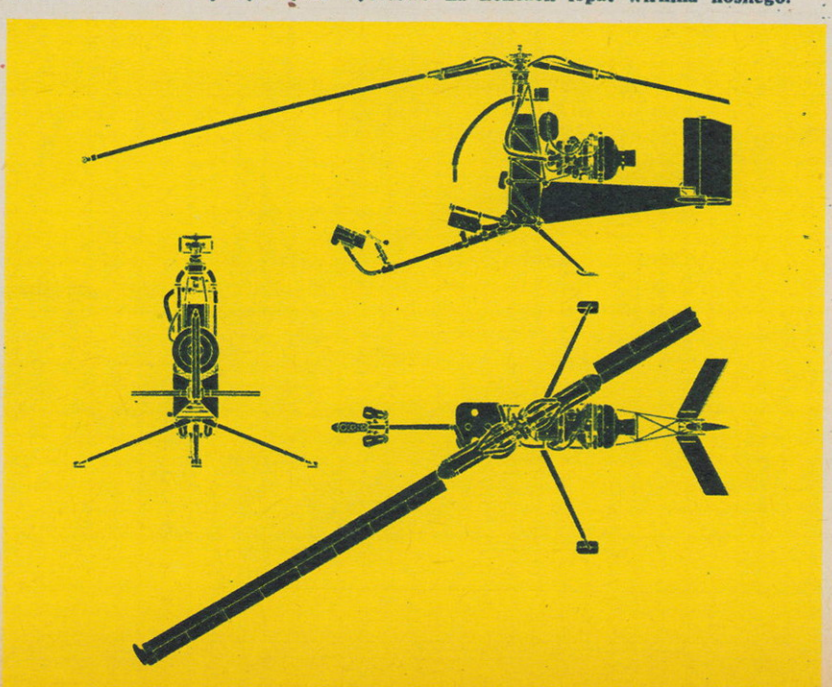
Silnik BMW 8026 o ciągu 50 kG.



Wyżej: Silnik Williams o ciągu 31,5 kG. Niżej: Silnik TP/90/1 o mocy 120 KM.



Przykład zastosowania turbiny BMW 6012L do napędu śmigłowca jednomiejscowego Do-32. Rozruch ręczny. Dysze wylotowe na końcach łopat wirnika nośnego.



O puchar „Skrzydlatej Polski" po raz jedenasty

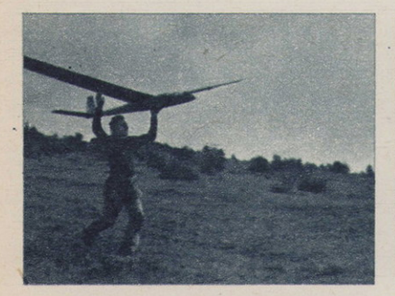
Wprost nie do wiary, że to już po raz jedenasty rozgrywano zawody szybowców zboczowych o puchar przechodni „Skrzydlatej Polski". Chyba żaden puchar nie przetrwał tylu lat. Pisać trzeba o nim już w czasie przeszłym, bowiem w tym roku zdobyła go na własność ekipa Aeroklubu Warszawskiego. Tym samym zakończony został jakiś „etap" doświadczeń w wykorzystaniu szybowców do lotów zboczowych. Obecnie obowiązuje na pewno wytyczenie nowych kierunków — łącznie z ufundowaniem nowego pucharu!

Jednym z nowych kierunków na pewno będzie, tak zresztą jak to zapoczątkowano w roku bieżącym, wykorzystanie możliwości radiomodeli i innych rodzajów sterowania, z pominięciem modeli niesterowanych. Niezbędne stanie się bez wątpienia zaostrzenie samego konkursu, tak aby modele nie tylko popisywały się sztuką utrzymywania się w powietrzu, ale wykonywały pewne zadane czynności mogące świadczyć o sprawności zarówno pilota jak i aparatury.

W dniach 28—29 września na podustrzyckich zboczach stanęło na starcie osiemnastu zawodników w kategorii radiomodeli i sześciu z modelami sterowanymi mechanicznie (pręt magnetyczny i giroskop). W grupie radiomodelarzy obok „żelaznych" już zawodników znalazło się kilku początkujących oraz takich co po raz pierwszy w życiu sterowali swoje modele na prawdziwym zboczu. Co ciekawe, ci początkujący wypadli bardzo ładnie. Stanisław Żurad, znany dotąd jako mistrz w kategorii modeli z napędem gumowym, zadziwił wszystkich doskonałymi lotami swojego zdalnie kierowanego szybowca, uzyskując pierwsze miejsce w bardzo doświadczonym zespole.

Wiele modeli „wypiękniało" rzec można, jeśli wymienić tak na wskroś nowoczesne konstrukcje jak szybowce Stefana Polawskiego i Jarosława Janowskiego. Wydaje się, że ci koledzy pokazali na przykładzie swoich prac jak można wykorzystać do maksimum materiały krajowe, pokazali ponadto zmysł estetyczny, udowadniając, że modele nie muszą być brzydkie jak niektórych zawodników, którzy wyobrażają sobie, że bez balsy nie sposób stworzyć coś możliwego do latania i pięknego.

W kategorii modeli sterowanych mechanicznie dominowały „Kobry" Wiesława Jakubowskiego. Jedna z nich umożliwiła zwycięstwo Mieczysławowi Tapkowi z Zakopanego. Żałować należy, że spośród wielkiej liczby modelarzy krośnieńskich, których co roku obserwowaliśmy na starcie modeli niesterowanych, zbyt mało zajęło się usprawnieniem swoich modeli i tylko dwóch stanęło do konkursu, osiągając słabe zresztą wyniki. Żałować trzeba, że za-



Na zdjęciach: Z lewej Andrzej Krupa z Aeroklubu Podkarpackiego i Edward Kurowski z AW. Poniżej: Nasz mistrz Jan Bury w roku bieżącym zadowolić się musiał czwartym miejscem

WYNIKI INDYWIDUALNE

Modele zdalnie sterowane

1.	Stanisław Żurad	Aer.	Wrocławski	300	300	300	=	900 + 300	pkt.
2.	Edward Kurowski	„	Warszawski	300	300	300	=	900 + 300	„
3.	Józef Kurzawski	„	Gdański	300	300	300	=	900 + 189	„
4.	Jan Bury	„	Poznański	300	300	300	=	900 + 165	„
5.	Stefan Polawski	„	Łódzki	300	300	260	=	860	pkt.
6.	Bogusław Spunda	„	Warszawski	300	300	178	=	778	„
7.	Tadeusz Pelczarski	„	Podkarpacki	300	300	167	=	767	„
8.	Andrzej Cichy	„	Poznański	300	300	157	=	757	„
9.	Edmund Osiński	„	Warszawski	300	300	143	=	743	„
10.	Andrzej Krupa	„	Podkarpacki	300	300	93	=	693	„
11.	Józef Stęgowski	„	Podkarpacki	132	300	203	=	635	„
12.	Ireneusz Segała	„	Warszawski	150	300	177	=	627	„
13.	Ryszard Pyrz	„	Gdański	240	300	74	=	614	„
14.	Stanisław Płodzień	„	Rzeszowski	300	204	75	=	579	„
15.	Jarosław Janowski	„	Łódzki	198	300	59	=	557	„
16.	Andrzej Gruchot	„	Poznański	51	300	134	=	485	„
17.	Stefan Karski	„	Tatrzański	0	300	24	=	324	„
18.	Marek Gotfryd	„	Podkarpacki	25	9	19	=	53	„

Modele sterowane mechanicznie

1.	Mieczysław Tapek	Aer.	Tatrzański	300	300	120	=	720	pkt.
2.	Wiesław Jakubowski	„	Tatrzański	226	79	190	=	495	„
3.	Stefan Karski	„	Tatrzański	9	35	148	=	192	„
4.	Stefan Różycki	„	Wrocławski	42	37	49	=	128	„
5.	Józef Półchłopek	„	Podkarpacki	26	38	0	=	64	„
6.	Stanisław Guzik	„	Podkarpacki	0	0	0	=	0	„

WYNIKI ZESPOŁOWE

1.	Aeroklub Warszawski	627	743	900	=	2 270 pkt.
2.	Aeroklub Poznański	900	757	485	=	2 142 „
3.	Aeroklub Podkarpacki	693	635	767	=	2 095 „
4.	Aeroklub Tatrzański	495	720	324	=	1 539 „
5.	Aeroklub Gdański	900	614	0	=	1 514 „
6.	Aeroklub Łódzki	860	557	0	=	1 417 „
7.	Aeroklub Wrocławski	900	128	0	=	1 028 „
8.	Aeroklub Rzeszowski	579	0	0	=	579 „

Tak wygląda puchar przechodni „Skrzydlatej"

wody w Ustrzykach zbyt słabo zostały w tym roku obsadzone właśnie przez modelarzy z okręgów najbliższych. A przecież impreza zaledwie w 50% została wykorzystana, jeśli chodzi o liczbę miejsc i możliwości startu. Winę na pewno za taki stan rzeczy ponoszą szefowie modelarstwa z przyległych aeroklubów, nie dbający o rozszerzenie zainteresowania swoich podopiecznych. Nie można się bowiem dziwić, że do Ustrzyk nie przyjechali szczeciniacy, mający bodaj 30 godzin jazdy pociągiem w jedną stronę, ale dziwić się trzeba zawodnikom z województwa rzeszowskiego.

Zawody tegoroczne przeprowadzone zostały, podobnie jak w latach ubiegłych, przez Aeroklub Podkarpacki. Organizator w tym roku jednak działał naszym zdaniem zbyt pośpiesznie i mimo, że wszystko odbywało się sprawnie, zupełnie niepotrzebnie zrezygnowano z jednego pełnego dnia zawodów, mimo iż były na to fundusze i inne niezbędne warunki. W rezultacie zamiast trzech dni, jak zapreliminowano, skrócono imprezę do półtora dnia, przypuszczalnie ze szkodą dla imprezy. W każdym razie pośpiech był niepotrzebny i nie wpłynął zachęcająco na zawodników.

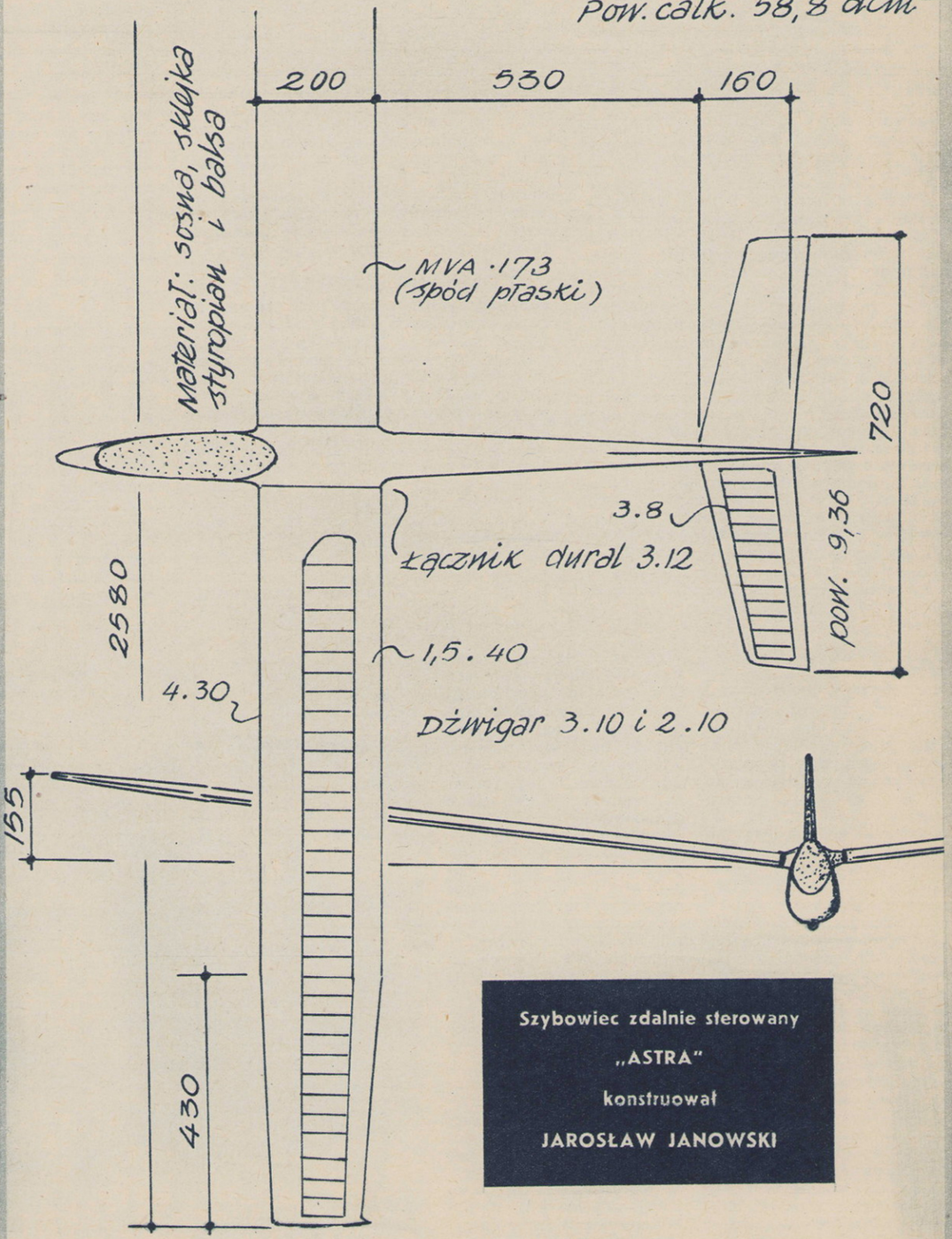
Puchar pozostanie zatem w Aeroklubie Warszawskim. Nikt, kto będzie miał możność go obejrzeć, na pewno nie uwierzy, że już w tylu imprezach „brał udział". Ostatnio został bardzo pieczołowicie odremontowany z inicjatywy Wiesława Jakubowskiego, członka Aeroklubu Tatrzańskiego. Jako fundatorzy pucharu poczuwamy się do obowiązku podziękować serdecznie dotychczasowym troskliwym opiekunom nagrody przechodniej, wierząc, że będzie ona równie starannie przechowywana u swoich obecnych właścicieli. A może puchar ten stanie się symbolem odnowy małego lotnictwa w naszym stołecznym klubie lotniczym? Może i tu modelarze lotniczy znajdą jakieś możliwości sportowego i technicznego wyżywia się?

PAWEŁ ELSZTEIN

Foto: Zdzisław Pakielewicz

Ciekawa konstrukcja z Ustrzyk

Pow. całk. 58,8 dcm²



Szybowiec zdalnie sterowany
„ASTRA"
konstruował
JAROSŁAW JANOWSKI

SZYBOWNICY DYSKUTUJĄ O LIGACH

W numerze 38 (689) „Skrzydlata" w artykule J. Pomianowskiego wystąpiła z propozycją organizowania zawodów szybowcowych w ramach „lig". Inicjatywa spotkała się z żywym zainteresowaniem lotniczej braci. A oto pierwsze wypowiedzi.

A przed hangarem, w czasie oczekiwania na warunki, rozpoczynają się szybowcowe dyskusje...
Foto: „Skrzydlata Polska" — JP (2)

Chciałbym podkreślić konieczność rozszerzenia latania zawodniczego. W pełni zgadzam się z propozycjami zawartymi w artykule, a jednocześnie pragnę przedstawić własną koncepcję.

Zapoznałem się z treścią referatu sekretarza generalnego APRL wygłoszonego na naradzie wiceprezesów i sekretarzy POP PZPR aeroklubów regionalnych. Mówiąc krótko, musimy zapewnić szybownictwu polskiemu wysoką rangę sportową, przy jednoczesnym bacznym zwróceniu uwagi na ekonomię latania i wyczynu. Wiąże się z tym konieczność zapewnienia w większym stopniu niż dotychczas latania zawodniczego dla większej grupy pilotów. Zbiorowy wyczyn jest bowiem bardziej wartościowy. Akceptując wszystkie proponowane przez J. Pomianowskiego ligi, chciałbym poddać pod dyskusję sam system kwalifikowania pilotów do poszczególnych lig.

Obecnie mistrzostwa Polski, wyłaniające kadrę narodową, są zawodami w pełni eliminacyjnymi. Pierwsze dziesięć miejsc jest ukoronowaniem mistrzostw. Piloci zajmujący dalsze miejsca muszą do następnych mistrzostw walczyć w memoriale Bitnera. Punktacja tych zawodów ocenia wynik, a nie umiejętności pilota i dlatego stwarza możliwość przypadkowości w kwalifikowaniu się poszczególnych pilotów do mistrzostw. Często dobrzy piloci wyczynowi nie kwalifikują się do kolejnych mistrzostw i mają przerwę w startach zawodniczych. Spodziewane ograniczenie resursu pilota stworzy tym większą rozpiętość między umiejętnościami a wynikiem, ponieważ ilość rozgrywanych konkurencji w ramach całorocznych zawodów będzie mniejsza. Chcąc zapewnić starty w zawodach wszystkim najlepszym pilotom wyczynowym, należy stworzyć eliminację nie tylko pierwszej dziesiątki.

Proponuję rozgrywać zawody pierwszej ligi (SMP) i drugiej — w następujący sposób:

W rozgrywkach pierwszej ligi bierze udział 30 pilotów. Według kolejności zajętych miejsc należy: pierwszych dziesięciu zaliczyć do kadry narodowej, kolejnym piętnastu zapewnić start w następnych mistrzostwach, ostatnim pięciu zagwarantować udział w następnym roku w zawodach drugiej ligi.

Zajęta walka toczyć się będzie nie tylko o pierwsze dziesięć miejsc, ale i o ostatnie pięć.

W rozgrywkach drugiej ligi startuje 25 zawodników (w tym 5 spadkowiczów z I ligi). Według kolejności miejsc należy: pierwszym pięciu zapewnić udział w rozgrywkach I ligi, kolejnym dziesięciu — ponowny start w drugiej lidze, ostatnia zaś dziesiątka spada do trzeciej ligi.

W tym układzie jest co roku 10 wolnych miejsc na zawodach II ligi. Przyznajmy je dla 3 pierwszych pilotów z mistrzostw juniorów, a pozostałe 7 dla czołówki III ligi. Ta zaś byłaby obsadzana na podstawie wyników w zawodach całorocznych.

Punktacja Bitnera, natomiast w tym układzie, byłaby najwłaściwszą oceną pracy poszczególnych klubów. Proponowany system zapewnia kilkudziesięciu pilotom (najlepszym!) corocznie udział w zawodach. Stałe eliminowanie pilotów zajmujących najdalsze lokaty wykluczy przypadek i zapewni dopływ młodych talentów lotniczych. O znaczeniu zawodów w rozwoju szybownika wyczynowego — pisać nie muszę.

Moje poglądy oparłem na zasadach sportowych panujących na ogół we wszystkich dziedzinach. Oczywiste, że zapoczątkowanie lig należy oprzeć na wynikach uzyskanych w memoriale Bitnera.

OLGIERD OLSZEWSKI

Muszę stwierdzić, że od czasu wprowadzenia w życie zawodów całorocznych o memoriał R. Bitnera jest to najcenniejszy pomysł, o którym słyszałem. Co prawda sam pomysł lig nie jest najnowszy, gdyż zdaje mi się, że w Anglii jest już stosowany. Samo jednak przeniesienie tego na teren Polski jest godne pochwały. Mam nadzieję, że inicjatywa „Skrzydlatej" nie zostanie pogrzebana w czyimś biurku. Dlatego też i ja zabieram głos w tej sprawie.

A teraz wracając do sedna sprawy. I liga — tutaj chyba nie ma co dodać, po prostu będą to jak co roku rozgrywane mistrzostwa Polski. Sądzę natomiast, że w przypadku II ligi trzeba będzie ustalić liczbę zawodników, którzy kwalifikowaliby się do I ligi w roku następnym (oczywiście poza ramami memoriału). Mam wrażenie, że liczba ta powinna wynosić 15—20%. Tę samą analogię należałoby zastosować w stosunku do III ligi. Pozostaje jeszcze jedna sprawa, czy uczestnikom II i III ligi punkty zdobyte zaliczałoby się do memoriału. Moim zdaniem — nie. Sama „nagroda" w postaci kwalifikowania się pewnego procentu zawodników do wyższej ligi będzie wystarczającym dopingiem sportowym.

Chciałem zaproponować jeszcze pewną innowację, aby wrozem piłki nożnej rozgrywać szybowcowy puchar Polski. W zawodach tych uczestniczyliby piloci, którzy zdobyli tytuły mistrzów poszczególnych aeroklubów w poprzednim roku. Oczywiście zawody regionalne powinny być rozgrywane we wszystkich klubach.

Zawody o puchar Polski mogłyby być rozgrywane w którejś ze szkół szybowcowych. Nikt z uczestników nie kwalifikowałby się do SMP, natomiast liczyłyby się punkty do memoriału. Nie dyskutując o regulaminie, sądzę, że można by te zawody rozegrać już w 1965 roku, ponieważ wiele aeroklubów rozgrywało w br zawody regionalne.

MAREK KOCHANOWSKI

Wprowadzenie tego rodzaju innowacji — myślę o ligach — do programu imprez sportowych byłoby jak najbardziej słuszne! Biorąc pod uwagę olbrzymią popularność sportu szybowcowego w naszym kraju, coraz szerszy udział pilotów w memoriale jak też ostatnie wysoko wyśrubowane wyczyny szybowcowe — propozycji tej należy tylko przyklasnąć.

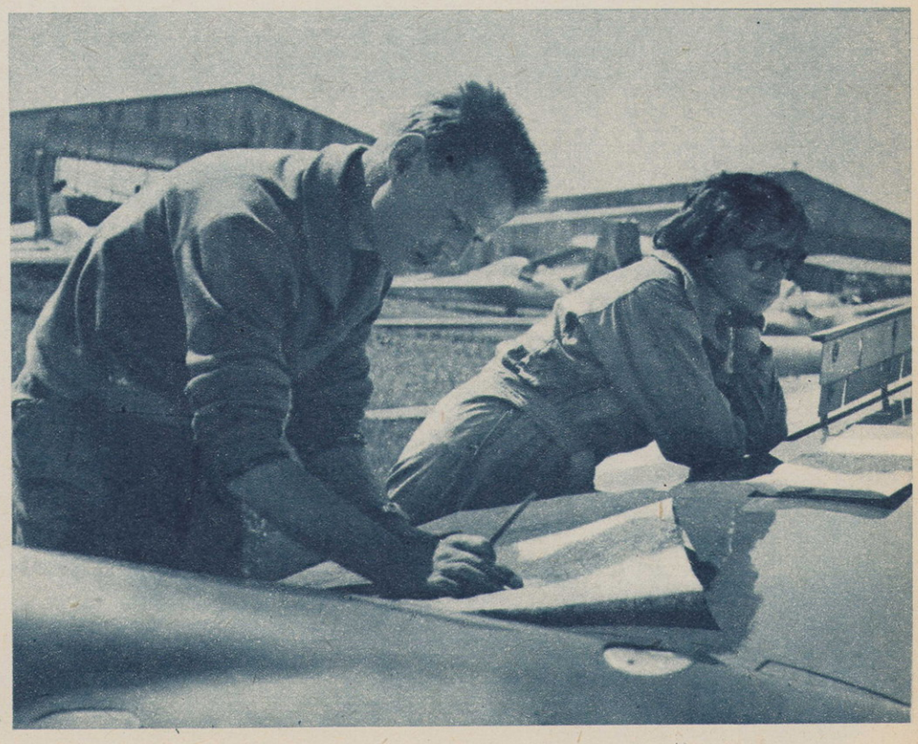
Wprowadzenie zawodów szybowcowych w drugim rzucie po mistrzostwach Polski byłoby pewną rekompensatą dla pilotów, którym zabrakło szczęścia w zakwalifikowaniu się do imprezy centralnej. Zdarza się przecież, że wielu dobrych pilotów każdego roku stara się bezskutecznie — nie zawsze z własnej winy — dostać się do grupy najlepszych. Brak niejednokrotnie potrzebnego czasu na wielki wyczyn, gorsze nieraz warunki termiczno-terenowe w niektórych klubach, no i trochę pecha przekreśla ich ambitne plany.

Piloci, choć zajmują niezłe lokaty w ogólnej punktacji memoriałowej, nie wynoszą z tego poza pewną satysfakcją korzyści. Nie mają bowiem okazji zmierzyć swych sił w bezpośredniej rywalizacji. Myślę, że będę wyrazicielem większości szybowników, gdy powiem, że tego rodzaju imprezy (chodzi mi o proponowane przez „Skrzydlatą") powinny wejść na stałe do kalendarza imprez. Czasu chyba jest dosyć, aby opracować stronę organizacyjną. Proponowany wybór miejsca i termin uważam za trafny.

Zwycięzca krajowych zawodów szybowcowych (II ligi) powinien koniecznie znaleźć się w kadrze narodowej, natomiast drugi w kolejności powinien awansować do I ligi.

Dla upamiętnienia pioniera szybownictwa w Polsce — Czesława Tańskiego — myślę, że byłoby dobrze nazwać KZS Jego imieniem. Jestem pewien, że wprowadzenie proponowanych w artykule J. Pomianowskiego zmian przyczyni się do dalszego rozkwitu naszego szybownictwa, ożywi nieco jałowy memoriał i wyłoni wiele nowych talentów.

TADEUSZ BUŁAT



Chwila zadumy nad planowaną trasą przelotu. Obok reprezentanta na mistrzostwa świata w Anglii, Jana Wróblewskiego, rekordzistka świata Adela Dankowska.

W ŚWIDNIKU ZWYCIĘŻYLI NAWIGATORZY

Rozegrane po raz czwarty z kolei Zawody Samolotowe Aeroklubu Robotniczego w Świdniku były nie tylko sprawdzianem aktualnych umiejętności pilotażowo-nawigacyjnych 14 startujących zawodników, ale zarazem praktyczną próbą nowego regulaminu. Przewidywał on rozegranie trzech konkurencji: nawigacyjnej, akrobacji i prawidłowego kręgu nadlotniskowego. Wprowadzenie tej ostatniej w miejsce strącania baloników wydaje się słuszne, gdyż jak wykazała praktyka — niewielu pilotów potrafi precyzyjnie latać po kręgu. Sam regulamin nieznacznie więc został zmieniony, bardziej natomiast wzrósł stopień trudności poszczególnych prób. Dało się to zauważyć zwłaszcza w założeniach konkurencji nawigacyjnej. Już pobieżne nawet zapoznanie się z wymogami budziło obawy co do możliwości zaliczenia nawigacji przez większe grono pilotów.

Zwycięzcą zawodów w Swidniku został po raz trzeci pilot AR Henryk Jaworski, zdobywając puchar przechodni rady zakładowej WSK i na własność puchar nawigatorów.

Regulamin określał lot po nakazanej trasie do PZK, gdzie wyłożony był znak. Po zameldowaniu się zawodnicy lecieli łukiem aż do napotkania drugiego znaku, a następnie do koła o średnicy 15 km. W obszarze tym wyłożono kolejne 2 znaki. Na ostatnim, prowadzącym do lotniska odcinku, znajdował się jeszcze jeden znak obowiązkowy. Zarówno dolot do pierwszego PZK jak i do mety należało wykonać po prostej, bo za krążenia czy esy w polu widzenia komisarzy groziła utrata połowy punktów. Przylot przed określonym czasem na PZK-1 (tolerancja 60 sek.) i metę (tolerancja 30 sek.) powodował nie zaliczenie konkurencji, podobnie jak i spóźnienie na mecie większe niż 75% przewidzianego czasu. Na trasie oprócz 5 znaków obowiązkowych był jeden dodatkowy i 5 obiektów, które należało rozpoznać na podstawie zdjęć. Za dodatkowy znak i każde zidentyfikowane zdjęcie można było otrzymać po 50 pkt. Ostatnią próbę stanowiło lądowanie w prostokącie o wymiarach 30 × × 25 m, za 50 pkt. Wystarczyło jednak nieodnalezienie choćby jednego znaku obowiązkowego, aby cały dorobek punktowy przepadł na skutek nie zaliczenia konkurencji nawigacyjnej. Ten warunek regulaminu potraktowano stanowczo zbyt rygorystycznie. Przeprowadzoną w pierwszym dniu zawodów (29.08.) konkurencję nawigacyjną zaliczyło też tylko trzech pilotów. Wygrał Henryk Jaworski (1100 pkt), przed Ryszardem Kasperkiem (971 pkt) i Tadeuszem Zachem (350 pkt). Regulamin przyznawał 1000 pkt pierwszemu zawodnikowi i 100 pkt ostatniemu, który został sklasyfikowany, pośrednim obliczano wyniki w oparciu o powyższe, przeliczając według odpowiedniego wzoru. Jak można było przewidzieć, większość pilotów „potknęła" się na obowiązkowych znakach, a to automatycznie spowodowało niezaliczenie konkurencji.

Zawodnicy i komisja sportowa przed rozpoczęciem IV Zawodów Samolotowych Aeroklubu Robotniczego.
Foto: T. Chwałczyk (2)

Kłopotliwy krąg i akrobacyjne emocje

Drug dzień zawodów rozpoczęto konkurencją „C" — lotem po kręgu. Okazało się, że żaden z zawodników nie potrafił zbudować prawidłowego kręgu za 100 pkt. Najlepszy wynik (60 pkt) uzyskał R. Kasperek, a byli i tacy którzy zebrali zaledwie 7 (!) To prawda, że silny i porywisty wiatr utrudniał np. właściwe obliczenie do lądowania, ale chyba nie aż tak bardzo.

Konkurencja „B", przeprowadzona na „Zlinach" składała się z 3 prób: dokładności startu, nakazanej wiązanki akrobacji i lądowania na punkt. Najdokładniej wystartował Z. Skrzypek z Aeroklubu Lubelskiego (odchylenie z kierunku 1°). Akrobację śledzili wszycy z wielką uwagą, gdyż tylko tu istniała jeszcze ostatnio możliwość zdobycia straconych na nawigacji punktów, a tym samym zmian w tabeli. Za całość próby można było zdobyć 600 pkt i R. Kasperek bliski był maksimum uzyskując 551 pkt. Lądowanie w granicach mierzonej od chorągiewki odległości wykonało dwóch zawodników.

Wyliczenie ostatecznych wyników trzech konkurencji dowiodło, że zawody wygrali „nawigatorzy". Znaczna różnica punktów uzyskanych w pierwszej konkurencji zapewniła im miejsce w czołówce.

Zawody przeprowadzono bardzo sprawnie, w przyjemnej sportowej atmosferze i jedynie tylko regulamin nawigacji mógłby stanowić przedmiot dyskusji.

T. CHWAŁCZYK

Wyniki IV Zawodów Samolotowych A.R.

1.	H. Jaworski	— 1618 pkt
2.	R. Kasperek	— 1611 pkt
3.	T. Zach	— 846 pkt
4.	Z. Skrzypek	— 501 pkt
5.	H. Mikołajewski	— 488 pkt
6.	E. Fuchs	— 408 pkt
7.	E. Milcarz	— 387 pkt
8.	Cz. Dyzma	— 376 pkt
9.	K. Kozak	— 366 pkt
10.	K. Smulski	— 363 pkt
11.	T. Rachlewicz	— 318 pkt
12.	J. Kaleta	— 307 pkt
13.	K. Niedźwiecki	— 294 pkt
14.	W. Trawiński	— 268 pkt

BIULETYN AEROKLUBU PRL NR 383

ZATWIERDZENIE WYCZYNÓW KRAJOWYCH

Aeroklub Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej zatwierdził następujące wyczyny jako rekordy krajowe:

Klasa C-1-B (samoloty o ciężarze od 500 do 1000 kg)

Wysokość bez obciążenia użytecznego: **Jerzy Jędrzejewski** — na samolocie PZL-104 Wilga C z silnikiem Continental 0-470-13A o mocy 220 KM, ciężar samolotu 810 kg, Warszawa-Okęcie, dnia 8 maja 1964 r. **6836 m**

Klasa D-1 (szybowce jednomiejscowe)

Odległość przelotu otwartego **Henryk Lisiecki** — (Aeroklub Jelenia Góra), na szybowcu „Foka" SP-2387, na trasie stacja kolejowa Wałiły — Nichel (NRD), dnia 24 maja 1964 r. **740,6 km**

Prędkość przelotu po trasie 500 km **Jan Wróblewski** — (Aeroklub Bydgoszcz), na szybowcu „Zefir" SP-2069, na trasie Leszno — Jaksice — Lublinek — Leszno, dnia 23 maja 1964 r. **91,3 km/h**

Rekordy kobiece

Odległość przelotu dookolnego **Adela Dankowska** — (Aeroklub Poznań), na szybowcu „Foka" SP-1666, na trasie Krosno Odrzańskie — Hrubieszów, dnia 7 lipca 1964 r. **630,0 km**

Prędkość przelotu po trasie trójkąta 500 km **Adela Dankowska** — (Aeroklub Poznań), na szybowcu „Foka" SP-2363, na trasie Leszno — Lubień — Oleśno — Leszno, dnia 10 czerwca 1964 r. **64,2 km/h**

Klasa D-2 (szybowce wielomiejscowe)

Prędkość przelotu po trasie trójkąta 500 km **Henryk Zydorczak** — (Aeroklub Ostrów Wlkp) z pasażerem Piotrem Mankiewiczem, na szybowcu „Bocian" SP-2042, na trasie Leszno — Lubień — Oleśno — Leszno, dnia 10.06. 1964 r. **75,0 km/h**

Klasa G I-d (skoki spadochronowe pojedyncze)

Celność lądowania z natychmiastowym otwarciem spadochronu z wysokości 2000 m **Ryszard Kuś** — (Aeroklub Wrocław) we Wrocławiu, dnia 10 maja 1964 r. DZIEŃ **3,74 m**

Klasa G-II-d (skoki spadochronowe grupowe)

Celność lądowania z natychmiastowym otwarciem spadochronu z wysokości 1500 m **Witold Bródka, Hipolit Gołąbek, Paweł Pilat** w Jeleniej Górze, dnia 24 czerwca 1964 r. DZIEŃ **5,73 m**

Celność lądowania z natychmiastowym otwarciem spadochronu z wysokości 2000 m **Ryszard Kuś, Marcin Jaxa-Rożen, Wojciech Soleżyński,** we Wrocławiu, dnia 10 maja 1964 r. **9,55 m**

SEKRETARZ GENERALNY AEROKLUBU PRL
ppłk. Krzysztof Donigiewicz

III WARSZAWSKIE ZAWODY SAMOLOTOWE

Do dobrych tradycji stołecznego klubu weszło rozgrywanie jesienią zawodów samolotowych dla młodych pilotów. Loty odbywają się w kolejne soboty i niedziele (w br. — 5—6 i 12—13 września), uczestnicy więc nie są odrywani od swych zajęć. Na starcie tegorocznych III WZS stanęło 15 załóg na samolotach Zlin-26, „Junak-3" i CSS-13. Rozegrano cztery konkurencje, w tym jedną akrobacyjną i trzy nawigacyjne.

W dniu 5 września rozegrano konkurencję „D", składającą się z układu akrobacji podstawowej oraz próby dokładności lądowania. Zwyciężył **Marian Zaborek**, uzyskując 310 pkt (z 400 możliwych). Nazajutrz odbyła się konkurencja nawigacyjna „A" z próbami: regularności przelotu, odnajdywania znaków na trasie i dokładności lądowania. Tryumfował **Henryk Pęśko** z **Antonim Piątkiem** — 710 pkt (max. 1000).

Po tygodniu, w trudnych warunkach atmosferycznych, rozegrano dwie kolejne konkurencje nawigacyjne. Zawierały one m. in. następujące próby — regularność przelotu po trasie łamanej i krzywych wykreślonych na podstawie dostarczonej zawodnikom krzywki, regularność przelotu po trasie wg. nakazanych KDG, identyfikacja obiektów z fotografii, odnajdywanie znaków i dokładność lądowania. W konkurencji „B" ponowny sukces odnieśli **H. Pęśko** i **A. Piątek**, a w „C" wygrała załoga **R. Śliwczyński** z **R. Woszczerowiczem.**

W klasyfikacji ogólnej czołówka ukształtowała się następująco: 1. **Marian Zaborek i Tadeusz Malinowski** — 2 580 pkt, 2. **Dariusz Grodzicki i Leszek Janicki** — 2 526 pkt, 3. **Krzysztof Siciński i Tadeusz Płachciński** — 2 377 pkt (zeszłoroczni zwycięzcy).

Młodzi piloci warszawscy wykazali dużo ambicji sportowych i niezłe przygotowanie. Zawody miały miłą oprawę, w czym niewątpliwie zasługa szefa propagandy AW, dodajmy członka zwycięskiej załogi (!) **Tadeusza Malinowskiego.**

Kierownictwu imprezy i sędziom, a szczególnie **Zdzisławowi Dudzikowi, Andrzejowi Adamkiewiczowi i Tadeuszowi Zielińskiemu,** należy podziękować za włożony trud w organizację III WZS i wytrwanie na stanowiskach mimo chłodu i innych przeciwności losu. **(p)**

Najlepszą załogę III Warszawskich Zawodów Samolotowych stanowili Marian Zaborek (w drugiej kabinie) i Tadeusz Malinowski.

ADAM KUROWSKI, płk dypl. nawig. w stanie spoczynku

PRZED 25 LATY

CZOŁGI IDĄ

Byłem w sztabie armii, gdy dnia 13 września około godziny 10-tej odebrano zaszyfrowaną depeszę. Po odszyfrowaniu okazało się, że nadał depeszę gen. Rómmel, ówczesny dowódca obrony Warszawy do gen. Kutrzeby. Treść wskazywała, że od strony stolicy w kierunku na Błonie i Sochaczew posuwa się kilka kolumn pancernych, przypuszczalnie z XVI korpusu pancernego.

Depesza ta wzbudziła w sztabie duże wątpliwości i wydała się podejrzana, gdyż po pierwsze — była nadana starym szyfrem, który już od 10 dni Niemcy mieli w swym ręku i od tego czasu na ogół przez sztaby nie był stosowany, po drugie zaś przed pół godziną przywiozłem meldunek z rozpoznania na tym kierunku przeprowadzonego z rana tego dnia przez naszą eskadrę, który stwierdzał, że żadnego ruchu z Warszawy na Sochaczew i Łowicz nie ma.

Mogła więc to być radiodepesza spreparowana przez Niemców, a mogła też być prawdziwa. Gen. Kutrzeba w rozmowie ze mną po raz pierwszy od początku kampanii wyraził wątpliwość co do wiarygodności meldunku lotnika armii, zameldowałem więc, że natychmiast wysyłam dwa samoloty dla sprawdzenia, która wiadomość jest prawdziwa.

Dziś wiemy, że gen. Rómmel nadał tę radiodepeszę na podstawie meldunku, złożonego przez załogę samolotu brygady bombowej, który lądował przymusowo pod Warszawą w rejonie grupy gen. Zulaufa. Konkretnie, meldunek złożył por. obs. Michalski z VI dywizjonu bombowego, a wiadomość ta pochodziła z godz. 11.55 dnia 12 września, a więc prawie sprzed całej doby. Po skonfrontowaniu tego meldunku ze znanymi obecnie ruchami wojsk niemieckich można przyjść do przekonania, że zauważone przez por. Michalskiego kolumny na trasie Błonie, Sochaczew, Łowicz oraz Żyrardów, Wiskitki, Mszczonów i Łowicz odnosiły się nie do XVI niemieckiego korpusu pancernego, lecz do dywizji piechoty, które później nacierały pomiędzy Sochaczewem a Łowiczem. Depesza gen. Rómmla zniekształcała tę wiadomość, bo mówiła przede wszystkim tylko o kierunku Warszawa, Błonie, Sochaczew i wyłącznie o broni pancernej. Poza tym nie podane było, że wiadomość pochodzi z dnia poprzedniego. Co do treści meldunku por. Michalskiego, że część kolumn składa się z broni pancernej, mogła ona odpowiadać prawdzie, gdyż niemieckie dywizje piechoty miały w swym składzie elementy pancerne i ten fakt często mylił lotników. W sztabach natomiast każdy meldunek o broni pancernej mylnie identyfikowano z częścią WJ pancernej.

Wówczas, 13 września, tego wszystkie nie wiedzieliśmy i wiadomość należało sprawdzić. Oba wysłane ponownie na ten kierunek samoloty armii — „Czapla" i „Karaś II" przywiozły meldunki negatywne. „Czapla" przejrzała niemal każdy krzaczek, a „Karaś" dotarł aż do peryferii Warszawy, lecz żadnego oddziału w marszu na wschód nie stwierdzono. Teraz gen. Kutrzeba uwierzył swoim lotnikom.

Inaczej przedstawiała się sytuacja w dniu następnym. W tym dniu kpt. pil. Rypsoń z eskadry toruńskiej, należącej do armii gen. Bortnowskiego, stwierdził faktyczne posuwanie się broni pancernej na Sochaczew i nieco na południe. Z ilości kolumn i prędkości marszu można było sądzić, że jest to dywizja XVI korpusu pancernego, który już przez parę dni operował pod Warszawą. Teraz nie było wątpliwości, że Niemcy postanowili całkowicie zamknąć drogę na Warszawę siłom polskim walczącym między Bzurą a Wisłą. Oczekiwaliśmy przybycia także następnej dywizji pancernej.

Pojawienie się niemieckiej WJ pancernej nad Bzurą narobiło trochę zamieszania w tych dywizjach gen. Bortnowskiego, które miały nacierać w dniu 14 września na Łowicz i faktycznie przyczyniło się do zatrzymania tego natarcia, choć właściwie niemiecka broń pancerna ani tego dnia, ani następnego — udziału w bitwie nie brała.

Dzień 15 września, jeśli chodzi o działania na ziemi, nie zaznaczył się niczym wyjątkowym. Obie strony przygotowywały się do walnej rozprawy w dniu następnym. Dywizje gen. Knolla z trudem osiągnęły pod wieczór pozycje pod Sochaczewem i przygotowały się do natarcia o świcie 16 września. Łącznie z tymi dywizjami (25, 17, 14) miała natrzeć także 26 dp, walcząca w poprzednich dniach pod rozkazami gen. Bortnowskiego.

Obserwowaliśmy wzrost nasilenia działań lotnictwa niemieckiego. Jak dziś wiemy, całość operacji sił powietrznych przeciwko armiom polskim w widłach Bzury i Wisły powierzono wytrawnemu dowódcy dywizji lotniczej do zadań specjalnych (2 pułki bombowe nurkowe) gen. Richthofenowi, dodając mu 2 pułki bombowe samolotów Heinkel-111. Lotnictwo niemieckie bombardowało każdy cel godny uwagi. Nurkowce w dniu 15 września ześrodkowały swoje działanie na osi Gąbin — Iłów — Brochów i na przeprawach przez dolną Bzurę na północ od Brochowa. Uwijały się także roje Messerschmittów.

W tych warunkach dowódca lotnictwa armii nakazał rozpoznanie dywizjonowi myśliwskiemu Mümlera. Pojechałem specjalnie z tym rozkazem, aby dodać od siebie kilka słów o sytuacji naziemnej, jaka się wytworzyła, a także, aby zbadać warunki na lotnisku pod Luszynem, gdyż dywizjon wciąż tam pozostawał. Innego dogodnego lotniska nie było, a nasze nadzieje na pozyskanie dalszych terenów związane były z natarciem w kierunku na Błonie, które miało się rozpocząć nazajutrz. W dolinie Bzury w rejonie Sochaczewa i na północ były tereny do lądowania.

Jedynie samoloty myśliwskie mogły tego dnia przebić się przez patrole Messerschmittów, a w razie potrzeby stoczyć walkę. Toteż dywizjon Mümlera oddał nieocenione usługi. Trzykrotnie wysyłał klucz na rozpoznanie nieprzyjaciela na południe i wschód od Bzury. Patrole te dały pełny obraz sytuacji pod Łowiczem i Sochaczewem. Stwierdziły także ściąganie przez Niemców do tej bitwy nowych sił aż ze Środkowej Wisły, a mianowicie posuwanie się 2 dywizji lekkiej spod Kozienic na Łowicz. Nie umiejscowiono jedynie 4 dywizji pancernej. Musiała ona przejść marszem nocnym w rej. Sochaczewa i na północ, a na dzień ukryć się, wykorzystując liczne zalesienia tego terenu. Na dodatek do swej dobrej pracy rozpoznawczej dywizjon myśliwski zestrzelił jednego Messerschmitta.

Resztki eskadr obserwacyjnych i jedynego „Karasia", który pozostał eskadrze rozpoznawczej, przerzuciliśmy w rejon Iłowa i Brzozowa Starego na bardzo marne lądowiska. Dobrze się jednak stało, bo pozostałe na poprzednim lotnisku dwa „Karasie" (jeden w naprawie i jeden zniszczony poprzedniego dnia bombardowaniem) zostały zaatakowane przez Messerschmitty i spalone. Obsługa nie poniosła strat.

Na lotnisku dywizjonu myśliwskiego zastałem bardzo napiętą sytuację, gdyż Niemcy mocno naciskali od zachodu i oddziały osłaniające armie na tym kierunku zbliżały się do Luszyna. Na noc zatrzymano się na linii rzeki odległej 3—5 km od lotniska i tam miano stawiać opór nieprzyjacielowi w dniu 16 września.

Połączyłem się telefonicznie z płk. Kuźmińskim, który postanowił, że mimo tak niekorzystnej sytuacji dywizjon Mümlera pozostanie w Luszynie, a dopiero w razie zagrożenia ma przelecieć na lotnisko na południe od Iłowa, gdzie stały już eskadry obserwacyjne armii „Pomorze". Lądowisko to było bardzo nierówne i krótkie, ale cóż było robić? Zdecydować się na odesłanie tego dywizjonu (miał jeszcze sześć sprawnych samolotów) już z rana 16 września w rejon Lublina i tym samym wyzbyć ostatniego środka rozpoznania? Powstrzymała nas od tego nadzieja, że natarcie, które miało ruszyć o świcie tegoż dnia, przejdzie dolinę Bzury i dywizjon szczęśliwie przesunie się w ten rejon.

Stało się jednak inaczej, natarcie niemieckie wyszło równocześnie z naszym. Szczególnie duże siły wyszły na naszą 14 dywizję piechoty. Niemcy pod osłoną dymną przerzucili na tym odcinku dwa mosty, po których przeszły czołgi 1 dywizji pancernej. Na południowe skrzydło naszej 14 d.p. wyszło natarcie całej 19 dywizji piechoty niemieckiej. Natarcia czołgów dywizja nie wytrzymała i nieco się cofnęła. Czołgi jednak nacierały w dalszym ciągu i przedarły się na głębsze tyły, dochodząc do Kiernozi. Część ich skręciła na północ i zaatakowała artylerię sąsiedniej 17 d.p. Nie wyrządziły wielkich strat, ale sparaliżowały jej normalne wsparcie piechoty w natarciu. Pozostałe dywizje utrzymały swoje pozycje, ale naprzód posunąć się nie zdołały.

W armii gen. Kutrzeby wytworzyła się osobliwa sytuacja. Czołgi niemieckie miały właściwie zupełną swobodę poruszania się na naszych tyłach, gdyż nie było im co przeciwstawić. Nie przejawiły jednak większej inicjatywy i na szczęście dla nas nie zapuszczały zbyt głęboko. Obległy jedynie flw. Czerniew (na płd. od Kiernozi), w którym mieścił się sztab armii gen. Bortnowskiego. Generał w tym czasie był przy jednej ze swoich dywizji, a sztab, wykorzystując mury okalające dwór, wytrzymał kilkugodzinne oblężenie i miał jedynie kilku rannych oficerów i szeregowców.

Sztab gen. Kutrzeby we dworze Załusków dzielnie utrzymał swoje nerwy na wodzy, choć dzieliło go od czołgów niemieckich zaledwie 10 kilometrów. Generał powziął swą trzecią decyzję w bitwie nad Bzurą — decyzję przebijania się na Warszawę przez Puszczę Kampinowską. Dywizje dostały rozkaz ściągania się w rejon Brochowa i przeprawiania się tam przez Bzurę. Grupa kawalerii gen. Abrahama (2 bry-

gady kaw.) oraz 15 d.p., które już były na wschodnim brzegu Bzury, miały rozszerzyć trzymany tam teren i posuwać się w kierunku na Palmiry i Warszawę w pierwszej kolejności. Rozkazy operacyjne były napisane jak co dzień i około godz. 16-ej gotowe do rozwiezienia. Oczywiście najtrudniejszą częścią zadania w wytworzonych warunkach było doręczenie tych rozkazów. Użyto do tego wyłącznie oficerów sztabu na samochodach i motocyklach.

Dowódcy lotnictwa armii nie pozostawało nic innego, jak odesłanie pozostałych jeszcze w eskadrach samolotów na teren nie zajęty przez Niemców. Rozesłaliśmy rozkaz stawienia się o godz. 19 dowódców pododdziałów dla przekazania im rozkazu ewakuacji oraz odpowiedniego pouczenia co mają dalej robić. Do dowódcy dywizjonu myśliwskiego, z którym od godziny 10-ej połączenie było przerwane, wysłałem osobiście oficera na motocyklu z potwierdzeniem poprzedniego polecenia przejścia na lotnisko pod Iłowem. Oficer ten jednak, jak się później okazało, nie dotarł do Luszyna na czas i mjr Mümler po rozpoznaniu z rana sytuacji na zachodnim odcinku i stwierdzeniu, że nieprzyjaciel jest już w bezpośredniej bliskości lotniska, około południa sam zarządził to przesunięcie.

Niestety, Messerschmitty tego dnia, będąc w olbrzymiej przewadze, nie pozwoliły naszym myśliwcom spokojnie wykonać tego manewru. Dwa P-11 zostały zestrzelone. Trzeci pilot rozbił maszynę przy lądowaniu.

Sztab lotnictwa armii mieścił się w kilku chałupkach małej wioszczyny Załusków, położonej o jakieś 500 m od dworu tejże nazwy, gdzie stał sztab armii. Dzień był pełen wrażeń, nie tylko z powodu przedarcia się czołgów, ale również wskutek ciągłego bombardowania dróg i lasów w bezpośredniej okolicy. Także załamanie się zamierzonego natarcia, które przekreślało wszystkie dotychczasowe rachuby, było dla nas dużym przeżyciem. Mieliśmy jednak do spełnienia jeszcze wielki obowiązek przeprowadzenia owej odprawy i dopilnowania odlotu samolotów, które nie mogło nastąpić wcześniej niż o świcie następnego dnia. Przygotowałem mapy i rozkazy. Odprawa miała się odbyć w mojej chałupie, gdyż stała na skrzyżowaniu dróg i łatwo ją było odnaleźć. Po południu dowiedziałem się o przylocie mjr Mümlera i kilku jego maszyn i to mnie mocno uspokoiło (o stratach 3-ch samolotów dowiedziałem się dopiero wieczorem). Czekałem na godz. 19.

Nagle około godz. 18-ej na szosie, przechodzącej pomiędzy dworem a wsią Załusków, rozległ się jakiś rumor i krzyki, padło kilka strzałów. Szosy za krzakami nie było widać. We wsi ktoś krzyknął, że jadą niemieckie czołgi. Odgłosy na szosie rzeczywiście przypominały chód czołgów. Nasze samochody (3 osobowe i 2 półciężarowe) stały każdy w innym podwórzu lub wiśniowym sadzie i były całkowicie gotowe do drogi. Zobaczyłem, że płk Kuźmiński daje znaki do odjazdu i sam wsiada do swego samochodu. Jeździłem wtedy z wielce sympatycznym i dzielnym kpt. Janem Maciejem Pawłowskim, dcą OPL naszej armii i sam prowadziłem Chevroleta, bo jak już wspominałem, mój kierowca został ranny, a jego następca nigdy wozu tego typu nie prowadził.

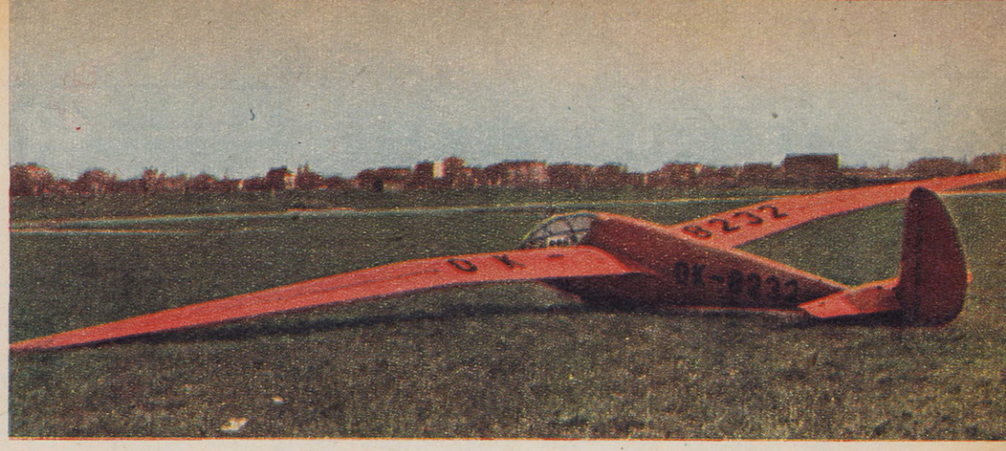
Przyznaję, że w pierwszym porywie uległem ogólnemu nastrojowi i gdy obaj moi towarzysze wsiedli do samochodu, ruszyłem pełnym gazem i dołączyłem, jako ostatni zresztą, do naszej małej kolumny. Natychmiast jednak przyszły refleksje. Co właściwie jest na tej szosie? Jeśli czołgi, to chyba nasze tankietki. Strzałów więcej nie słychać. I co z odprawą? Nie można przecież pozostawić dowódców eskadr bez zarządzeń. To nie przyniosłoby nam chwały. Powracam!

W tym momencie czoło stanęło na skrzyżowaniu z szosą. Ujechaliśmy ze 200 metrów. Podszedłem do samochodu płk Kuźmińskiego i zameldowałem, że powracam. Pawłowski wziął do ręki karabin, który miał być naszą osłoną.

Zjechaliśmy z powrotem pod chałupę na skrzyżowaniu. Po 15 minutach zaczęli się schodzić dowódcy eskadr, był też mjr Mümler.

Zarządzenia były zwięzłe. Że załogi, których samoloty są sprawne, startują o świcie do Lublina. Tam uważać, czy jeszcze nie ma Niemców; gdyby byli — lecieć do Brześcia lub Kowla. Eszelony kołowe eskadr dołączą do kolumny samochodów armii — kierunek Warszawa. Wydałem mapy dla odlatujących załóg. Uścisnąłem mocno dłonie.

— Na razie żegnajcie, koledzy! Do zobaczenia w szczęśliwszych okolicznościach!



Inż. STANISŁAW WIELGUS

MÓJ SZYBOWIEC

Rozczytując się za młodu w powieściach Janusza Meissnera, nie mogłem zrozumieć mentalności jednego z jego bohaterów — por. pil. Stanisława Latwisa. Ten romantyk lotnictwa — postać zresztą autentyczna — znalazł swój ideał samolotu w starym myśliwcu francuskim typu SPAD.

Złośliwe koleje losu długo nie pozwalały mu dosiąść wymarzonej przez siebie maszyny. Wreszcie po latach, za pośrednictwem ogłoszenia w prasie, kupuje wrak tego samolotu, remontuje go naprędce i... rozbija przy pierwszym starcie.

Zastanawiałem się nieraz jak można tak „szaleć" na punkcie muzealnego grata. Nie rozumiałem, aż...

*

Rankiem chmurnego kwietniowego dnia 1949 roku spotkaliśmy się na stacji w Żywcu. Stanowiliśmy kilkunastoosobową grupkę młodych szybowników, wytypowanych na trening przygotowawczy przed I Krajowymi Zawodami Szybowcowymi Juniorów.

Krótka jazda wysłużonym Morrisem i oto stoimy u stóp Żaru.

Nie pamiętam już dzisiaj kto krzyknął:

— Patrzcie — STARTUJE!!!

Startował, rzeczywiście. Chwilę później smukły, o kokieteryjnie załamanej linii płatów, tańczył w powietrzu. Posłuszny woli pilota, wykorzystującego słabe wznoszenia, przytulał się do zbocza łagodnym „esem", by po chwili w ciasnym okrążeniu wywindować się kilkadziesiąt metrów powyżej grzbietu.

Przyzwyczajeni do szkolnych „Jeżyków" — najdoświadczeńsi z nas mieli wtedy wylatanych rzędu 40 godzin [1]) — podziwialiśmy płynność i gracje tego lotu żaglowego.

Czekając na wyjazd wyciągiem na szczyt góry obserwowaliśmy lot jak urzeczeni.

Trwało to chyba z godzinę. Wreszcie szybowiec spłynął w dolinę, jeszcze parę okrążeń w rejonie kościółka, cichy stuk wypuszczanego podwozia i „Rheinland" gładko przytulił się do świeżo zieleniącej się trawy lądowiska.

Podbiegliśmy.

Z kabiny gramolił się zziębnięty, ale jak zwykle uśmiechnięty Adam Ziętek.

On skończył lot, a ja... ja zakochałem się w szybowcu, o którym bezskutecznie marzyć miałem potem wiele lat.

Minęło sześć tygodni, w ciągu których obrastaliśmy w szybowcowe piórka. Doskonali instruktorzy, kilkadziesiąt nowych wylatanych godzin, nowe typy szybowców i wreszcie szczęśliwie dla mnie rozegrane zawody Juniorów.

Wraz z Jackiem Figwerem i Ryśkiem Witkowskim wytypowany zostałem na członka sześcioosobowej reprezentacji Polski w Zawodach Szybowcowych Państw Demokracji Ludowej.

Znowu jestem na Żarze.

Wokół wrą ostatnie przygotowania, w których pomaga nasza, a nawet co wcześniej przybyłe zagraniczne ekipy.

Wraz z innymi kolegami opróżniamy na okres Zawodów górny hangar. Większość szybowców transportujemy na holu do Bielska. Dla takich jak ja doskonała to okazja do nauki — mimochodem zrobiony „kurs" holu, kilka dalszych nowych typów szybowców w książce pilota.

I wreszcie z dalekiego kąta hangaru wyciągamy moje ukochanie — jako mocno sfatygowany egzemplarz stał tam bezczynnie od owego dnia, w którym go zobaczyłem.

Serce mocno mi bije — chociaż wiem, że szanse są nikłe, ale a nuż ja będę tym szczęśliwcem, któremu pozwolą odtransportować go do Bielska?

Słyszę głos „Starego" [2]): — Edward, ty na nim jeszcze nie latałeś, a to jedyny egzemplarz — może go odprowadzisz?

Serce bije coraz szybciej — jest jeszcze mała nadzieja.

Z możliwie obojętną miną podchodzę do instruktora Adamskiego i pytam, czy nie zgodziłby się, abym ja sprowadził mu szybowiec na dolne lądowisko, gdzie czeka samolot holujący — ja przecież również jeszcze na tym szybowcu nie latałem.

Widzę rozbawienie na jego twarzy, ale odpowiedź brzmi przyjaźnie — Dobra, siadaj bracie.

Nie wierzę własnym uszom. Szybko, aby się nie rozmyślił, przygotowuję się do startu — kabinę przecież od dawna znam na pamięć.

Już przekładam nogę przez burtę, gdy mrozi mnie donośny głos szefa technicznego Dziergasa: — Powoli, przyjaciele, powoli — trzeba go dobrze przed startem przeglądnąć. To stary grat i długo stał w hangarze.

Kurczę się cały w przeczuciu nieszczęścia, ale sadowię w kabinie i zapinam pasy, czując przez konstrukcję szybowca poszturchiwania sprawnie kontrolujących go rąk.

Wtem mocniejsze szarpnięcie, krótki suchy trzask. Nie wiem co się stało, ale już wiem, że nie polecę.

Coś mnie dławi w gardle, siłą opanowuję łzy cisnące się mnie staremu koniowi do oczu — rozpinam pasy, wychodzę z kabiny.

Poleciałem do Bielska „Jeżykiem".

Do dnia dzisiejszego nie wiem jak to tam było. Czy nadwyrężona zębem czasu konstrukcja rzeczywiście była osłabiona, czy też chwyt kontrolującego zbyt silny. Uszkodzenie było poważne — wyłamane okucie zawieszenia usterzenia poziomego.

Szybowiec pojechał do Bielska na wózku, a w powietrze nie wzniósł się już nigdy.

*

Mijały lata. Latałem dużo sportowo, zacząłem latać zawodowo. Pilotowałem kilkadziesiąt typów szybowców, samolotów, śmigłowców, ale o moim wymarzonym „Rheinlandzie" zapomnieć nie mogłem.

Zacząłem pracować w Instytucie Lotnictwa. Między innymi prowadzono tam wtedy cykl badań mających na celu określenie wpływu jaki ma rodzaj konstrukcji szybowca na skutki ewentualnej kraksy.

Wyposażony w samopiszące przyspieszeniomierze, z manekinem pilota w kabinie, szybowiec wyrzucany był z wyrzutni z określoną prędkością, by parę metrów dalej rozbić się o pionową ścianę. Filmowanie przebiegu próby dostarczało dodatkowych danych o jej przebiegu.

Badania te prowadzone były przy współpracy czechosłowackich kolegów, którzy również między innymi dostarczali wysłużone egzemplarze użytkowanych u siebie szybowców do prób.

To też nie zdziwiłem się, gdy pewnego godnego dnia 1960 dowiedziałem się, że leci do nas czechosłowacka „Ważka". Nie przewidując niczego ciekawego, po zakończeniu pracy poszedłem spokojnie do domu.

Jakież było moje zdziwienie, gdy przechodząc nazajutrz przez hangar spostrzegłem wystające zza gęsto ustawionych samolotów smukłe, charakterystycznie załamane skrzydło. Nie dowierzając własnym oczom przeciskałem się pomiędzy samolotami i oto stanąłem przed mym ideałem.

Żałośnie wyglądał. Spękany lakier, pożółkły celuloid kabiny osłaniał szczątkowo już wyposażoną tablicę przyrządów. Ale stał przede mną cały i skoro przyleciał, zdatny do lotu „Rheinland".

Przy skutecznym współudziale kolegów rozpocząłem więc „akcję". Tym razem była to już ostatnia okazja — musiałem ją wykorzystać. O dziwo, zasadniczych trudności nie było, ale formalności związane z dopuszczeniem sfatygowanego szybowca do lotu nad terenem PRL musiały trochę potrwać.

Tymczasem termin rozpoczęcia Szybowcowych Mistrzostw Polski, w których miałem brać udział, zbliżał się nieubłaganie. Wyjeżdżając prosiłem inż. Makaruka: — Sławek, nie daj go „rozstrzelać", jeśli nie chcesz stracić przyjaciela.

Nie dał.

Wreszcie pewnego pięknego lipcowego dnia wsiadłem do kabiny mego wymarzonego szybowca. Sławek holował mnie pod rozrośniętego cumulusa — po odczepieniu przeleciał obok z wysuniętą przez okienko kabiny ręką — kciuk sterczał w górę — powodzenia.

Zostałem sam z „moim" ideałem. I przedtem i potem latałem na wielu odeń lepszych szybowcach, ale czegoś podobnego nigdy nie przeżywałem. Nie potrafię tego wyrazić, ale nie pilotowałem „Rheinlanda", ja go pieściłem.

Nie był ideałem. Posiadał wszystkie cechy charakterystyczne dawnych konstrukcji, spotęgowane przez sędziwy wiek. Mnie to jednak nie przeszkadzało.

Rozkoszowałem się lotem. To zwinąłem go w ciasnym krążeniu, to pozwalałem odpocząć płatom w długim cichym przeskoku, by wreszcie gdzieś daleko zawadzić na moment o którąś z chmurek.

„Rheinland" godził się cierpliwie na wszystko, protestując tylko przy nieco większych prędkościach lotu. Nie zmuszałem go do tego.

Czas płynął.

Trzeba było wreszcie lądować. Jeszcze jeden ślizg, drugi, podwozie, hamulce i wyśniony mój lot skończył się.

Na „Rheinlandzie" wykonywali loty zapoznawcze również i koledzy, ale żywot jego powoli dobiegał kresu.

Aż nadszedł dzień, gdy wymontowano mu przyrządy z tablicy i odprowadzono na stanowisko prób. Wraz z nim poszła, jak zwykle, grupa kolegów, aby obserwować przebieg eksperymentu.

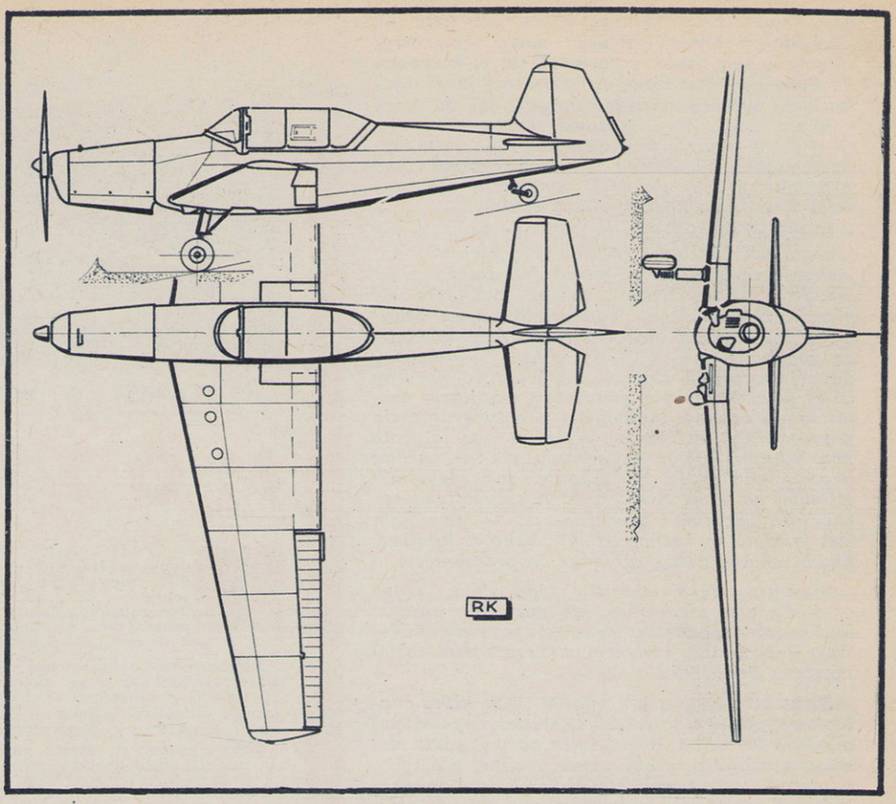
Ja nie poszedłem.

---

[1]) *Młody czytelnik uśmiecha się zapewne, ale wierzcie mi, na owe czasy 40 wylatanych godzin było dużym osiągnięciem i wymagało wiele wysiłku od początkującego pilota.*

[2]) *Kierownik Żaru — instruktor Adam Dziurzyński*

SAMOLOTY LUDOWEGO LOTNICTWA POLSKIEGO (21)



Samolot Zlin Z-326 „Trener Master"

SAMOLOT SZKOLNO-TRENINGOWY Z-26 • Z-326

JESIENIĄ 1951 r., w ramach uzupełnienia i modernizacji sprzętu latającego, Aeroklub Polskiej Rzeczypolitej Ludowej przy wydatnej pomocy ówczesnej Ligi Lotniczej, Dowództwa Wojsk Lotniczych i Ministerstwa Komunikacji zakupił w Czechosłowackich Zakładach Lotniczych Moravan - Otrokovice większą ilość dwumiejscowych szkolno-treningowych samolotów ZLIN Z-26 „Trener".

Pierwszy Z-26 zarejestrowany w Inspektoracie Cywilnych Statków Powietrznych (IKCSP) dnia 6 lutego 1952 r. pod znakami rozpoznawczymi SP-ARE zapoczątkował długą listę tych samolotów w służbie APRL, przy czym eksploatowane są one w Polsce do chwili obecnej. Ciekawostką techniczną zasługującą na podkreślenie (która również zdobyła szeroki oddźwięk za granicą) jest przeróbka szkolno-treningowego Zlina Z-26 aeroklubu w Świdniku na jednomiejscowy samolot akrobacyjny, nazwany „Super-Kasper-Akrobat".

Na samolocie tym czterokrotny samolotowy Mistrz Polski Stanisław Kasperek zdobył w Moskwie w 1963 r. na Międzynarodowych Zawodach Samolotowych w Akrobacji trzecie miejsce.

Zlin Z-26 projektowany był w 1946 r. w zakładach lotniczych Moravan-Otrokovice w ramach konkursu ogłoszonego na budowę samolotu szkolno-treningowego. Opracowany przez zespół konstruktorów pod kierunkiem inż. K. Tomasza, samolot ten pomyślnie zakończył próby i badania w locie i w 1947 r. zajął pierwsze miejsce w konkursie. Skierowany do produkcji seryjnej, budowany był początkowo dla potrzeb aeroklubów, a następnie i na eksport.

Dalszy rozwój tego samolotu — to kolejna wersja: Z-126 „Trener 2" (C-105), oblatany w 1953 r, posiadający metalowe skrzydła i zmienione usterzenie pionowe; Z-226 zaopatrzony w mocniejszy silnik, Z-226A (Akrobat") — jednomiejscowy akrobacyjny; Z-226B („Bohatyr") przeznaczony do holowania szybowców i Z-226T („Trener") szkolno-treningowy.

W 1958 r. powstaje wersja Z-326A (Akrobat") samolot jednomiejscowy — akrobacyjny, a następnie Z-326 „Trener Master". Na samolotach Z-226A i T piloci czechosłowaccy uzyskali szereg zwycięstw (od 1957 r.) w Międzynarodowym Konkursie Akrobacji „Lockheed Cup" w Anglii.

Samoloty serii „Zlin" eksportowane były do szeregu państw, między innymi do Polski i Związku Radzieckiego. W Polsce użytkowane są wersje Z-26 „Trener" i Z-326 „Trener Master".

Z-26 „Trener"

Zlin Z-26 jest jednosilnikowym dwumiejscowym wolnonośnym dolnopłatem konstrukcji mieszanej, o stałym wolnonośnym podwoziu. Kadłub kratownicowy, spawany z rur stalowych, oprofilowany duralowymi i drewnianymi wręgami oraz podłużnicami.

Pokrycie kadłuba częściowo w przodzie i w części górnej za kabiną — blachą duralową, reszta płótnem. Miejsca pilotów usytuowane w tandem. Kabina zakryta lekką osłoną, oprofilowaną szkłem organicznym. Wyposażenie pilotażowo-nawigacyjne podwójne, obejmujące zestaw podstawowych przyrządów pokładowych w pierwszej i drugiej kabinie. Sterownice podwójne (dwuster); układ klasyczny, tj. drążek i pedały.

Płat wolnonośny, dzielony. Skrzydła dwudźwigarowe drewnianej konstrukcji; kryte sklejką i płótnem.

Lotki wyważone statycznie i dynamicznie, szkielet lotek i klap sklejkowy, pokrycie płótnem. Klapy napędzane elektrycznie z możliwością blokowania w dowolnym położeniu w zakresie 60°, kontrolowane sygnalizacją świetlną. Powierzchnia lotek — 1,33 m², powierzchnia klap — 1,35 m². Wychylenie: +25° —17°.

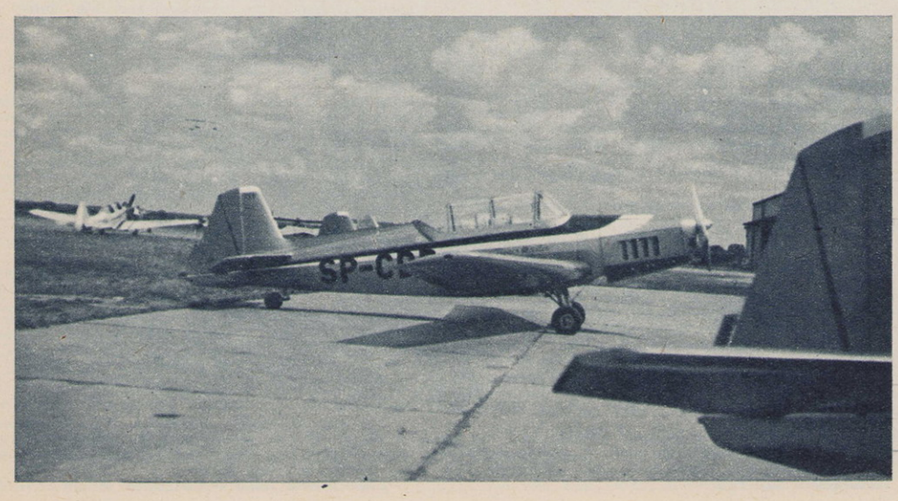
W części przykadłubowej skrzydeł dwa duralowe zbiorniki paliwa o poj. 35 l każdy (łącznie 70 l). Usterzenie poziome i pionowe konstrukcji drewnianej kryte płótnem. Całkowita powierzchnia usterzenia poziomego — 2,516 m². Całkowita powierzchnia usterzenia pionowego — 1,320 m². Kąt wychylenia steru kierunku: 30°/30°, kąt wychylenia steru wysokości: +25° — 20°.

Podwozie klasyczne, wolnonośne, jednogoleniowe, amortyzowane olejowo - powietrznym systemem odboju. Goleń oprofilowana krótką owiewką. Koła niskiego ciśnienia o wym. 420x150 mm. Kółko ogonowe sterowane, amortyzowane. Rozstaw podwozia głównego — 1,85 m.

Zlin Z-26 napędzany jest czterocylindrowym szeregowym silnikiem Walter „Minor"-4 III o mocy 105 KM. Śmigło typu Let 26-1 drewniane, dwułopatowe, o stałym skoku. Instalacja paliwa i oleju przystosowana do lotów odwróconych. Pojemność instalacji oleju 8 l. Rozruch silnika rozrusznikiem korbowym. Elektryczna instalacja pokładowa zasilana z prądnicy o mocy 300 W i akumulatora.

Dane techniczne:

Rozpiętość	—	10,265 m
Długość	—	7,490 m
Wysokość	—	2,060 m
Pow. nośna	—	14,652 m²



Zlin Z-326 „Trener Master" w barwach APRL
Foto: H. Kucharski

Samolot Zlin Z-26 na lotnisku APRL

Ciężar własny	—	519 kG
Ciężar w locie	—	760 kG
Obciążenie pow	—	52 kG/m²
Obciążenie mocy	—	7,24 kG/KM
Prędkość maks.	—	205 km/h
Prędkość przel.	—	180 km/h
Prędkość ląd.	—	74 km/h
Prędk. wznosz.	—	3,1 m/sek
Pułap	—	4800 m
Zasięg	—	600 km

Z-26 „Super-Kasper-Akrobat"

Modyfikacja seryjnego Z-26 dokonana w Polsce. Na samolocie tym przebudowano kabinę na jednomiejscową, zmieniono osłonę, oprofilowano owiewkami podwozie wraz z kołami, usunięto część zbędnego wyposażenia. Dane wymiarowe zgodne z Z-26. Polepszone nieco osiągi.

Zlin Z-326 „Trener Master"

Konstrukcja samolotu całkowicie metalowa. Kadłub kratownicowy spawany z rur stalowych, pokryty w przedniej części blachą duralową, w tylnej płótnem. Układ kabin, ich wyposażenie i osłona — tradycyjne dla serii „Zlinów". Płat metalowy-dzielony, kryty blachą duralową. Skrzydła dwudźwigarowe, półskorupowe, zaopatrzone w elektrycznie uruchamiane klapy. Lotki metalowe kryte usztywnioną blachą duralową. Usterzenie metalowe. Napędy sztywne. Z-326-T zaopatrzony jest w mocniejszy, nowocześniejszy silnik Walter „Minor"-6 III o mocy 160 KM. Śmigło drewniane, dwułopatowe, stałe, typu Z-326-641 o średnicy 2,0 m. Instalacja elektryczna i radiowa (radiostacja LUN 3521-UKV 10) zasilane prądnicą 600 W i akumulatorem 12A-30. Podwozie wciągane elektrycznie w skrzydła z kierunkiem składania do tyłu. Amortyzacja goleni olejowo-powietrzna. Podwozie tylne — stałe.

Dane techniczne:

Rozpiętość	—	10,596 m
Długość	—	7,820 m
Wysokość	—	2,060 m
Pow. nośna	—	15,450 m²
Ciężar własny	—	637 kG
Ciężar w locie	—	900 kG
Obciąż. pow.	—	59 kG/m²
Obciąż. mocy	—	5,62 kG/KM
Prędkość maks.	—	236 km/h
Prędkość przel.	—	212 km/h
Prędkość ląd.	—	78 km/h
Prędk. wznosz.	—	4,4 m/sek
Pułap	—	5500 m
Zasięg	—	580 km

Zdjęcie udostępnione autorowi przez IKCSP.

R. KACZKOWSKI

PANTROPA LOTNICZA

Do podanej figury wpisać 10 wyrazów o poniższych znaczeniach w następujący sposób: pierwszą literę odgadniętego wyrazu do pola z liczbą, pozostałe litera tego wyrazu do pól oznaczonych kropkami i połączonych z polem wyjściowym linią łamaną. Czytając wszystkie litery rzędami poziomymi, otrzymacie rozwiązanie.

Zanczenie wyrazów: 1 — tworzą się za samolotem; 2 — pieniądz indyjski; 3 — imię Lilienthala; 4 — zwiększają siłę nośną, inaczej: skrzela; 5 — kobieta; 6 — odrzutowce w gwarze lotniczej; 7 — ustawa zasadnicza, określająca ustrój i naczelne organy państwa: 8 — ogląda pokazy lotnicze; 9 — szybowcowy mistrz świata; 10 — obszar obniżonego ciśnienia barycznego.

Opracował: **E. ZYTKA**

Wśród Czytelników, którzy nadeślą prawidłowe rozwiązania do dnia 1 listopada 1964 roku, rozlosowane zostaną nagrody w postaci książek o tematyce lotniczej.

Rozwiązania należy nadsyłać pod adresem redakcji, Warszawa 10, ul. Widok 8, wyłącznie **na kartach pocztowych lub widokówkach**, z dopiskiem „Pantropa lotnicza".

ROZWIĄZANIE LOTNICZEJ SYNTEZY KRZYŻÓWKOWEJ" Z N-RU 35 „SP" Z DNIA 30 SIERPNIA 1964 R.

Rozwiązanie: **ŚWIĘTO POLSKICH SKRZYDEŁ**

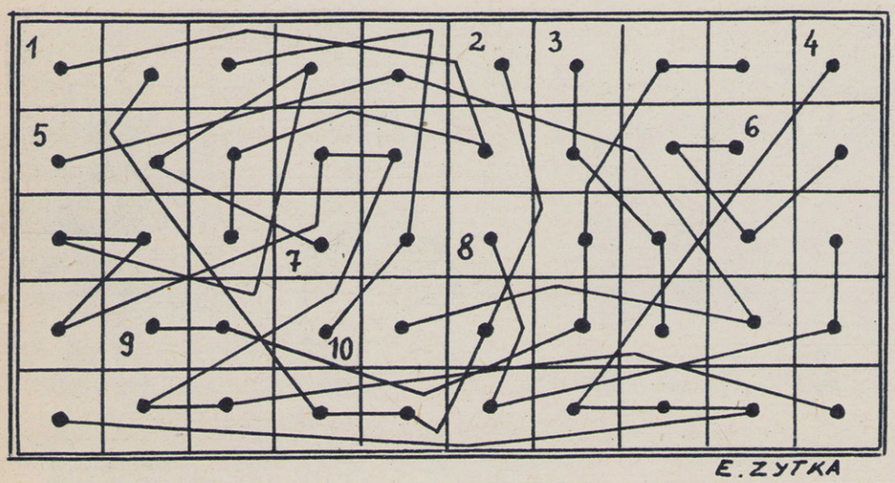
Nagrody w postaci książek o tematyce lotniczej wylosowali: **Leszek Krupski — Wrocław, ul. Elsnera 4; K. Tomczyk — Kożuchów, ul .Wolności 13/3, pow. Nowa Sól, woj. zielonogórskie; Józef Mieżejewski — Ruda Kościelna 69, pta. Boria, pow. Opatów, woj. kieleckie.**

ROZWIĄZANIE „LOGOGRYFU LOTNICZEGO" Z NR 36 „SP" Z DNIA 6 WRZEŚNIA 1964 R.

Hasło: **„PAMIĘTNY WRZESIEŃ"**

Wyrazy pomocnicze: 1 — parasol, 2 — Mikojan, 3 — osprzęt, 4 — kapitan, 5 — pływaki, 6 —pancerz, 7 — termika, 8 — cumulus, 9 — Gagarin, 10 — stopień.

Nagrody w postaci książek o tematyce lotniczej wylosowali: **Mirosław Narwojsz — Dobre Miasto, ul. Zwycięstwa 26, pow. Lidzbark Warmiński, woj. olsztyńskie; Marian Gad — Hudniki 35, pta. Połaniec, pow. Staszów, woj. kieleckie; A. Mikosza — Kraków, ul. Bzowa 11/6.**



E. ZYTKA

ZMIANY W SZKOLENIU LOTNICZYM

Jerzy Mól — Nowa Huta, Jacek Piętka — Września, woj. poznańskie, Stanisław Rusnak — Kietrz, woj. opolskie, Jan Ciepły — Kraków, Stanisław Garncarski — Gorzów Wlkp., woj. zielonogórskie, Jan Gil — Piła, Czesław Marnowski — Chomino, woj. szczecińskie, Józef Wolniewiński — Trzemeszno, woj. bydgoskie, Tadeusz Łuszczak — Leżajsk, woj. rzeszowskie, Edmund Szczepański — Strzegom, woj. wrocławskie, Daniel Milewski — Kalinowo, woj. olsztyńskie, Edward Hoduń — Sulechów, woj. zielonogórskie, Jan Surma — Topólcza, woj. lubelskie, Andrzej Miśkiewicz, Ryszard Domagała, Tytus Grzegórzko — Słomniki, woj. krakowskie, Eugeniusz Rychlik — Czechy, woj. łódzkie, Jerzy Krawa — Sieniec, woj. łódzkie, Henryk Janiak — Świrczyna, woj. koszalińskie, Stanisław Dziamski — Międzyrzec, woj. zielonogórskie, Wacław Stachera Oleszna, woj. wrocławskie, Zenon Szczepańczyk — Cieśle, woj. kieleckie, Jerzy Drwięga — Zgorzelec, woj. wrocławskie, Sławomir Monita — Łódź, Józef Lisowski — Ostrowiec Św., woj. kieleckie, Jan Siesicki — Wałbrzych, woj. wrocławskie, Wiesław Wach — Spiczyn, woj. lubelskie, Józef Zagórski — Krajno, woj. kieleckie, Czesław Ziemiański — Rzeszów, Andrzej Karpiński — Zawieprzyce, woj. lubelskie, Jacek Chmielewski — Piotrków Trybunalski, woj. łódzkie, Wiesław C. — Bojanowo, woj. poznańskie, Piotr Surma — Radom, Daniel Kucharski — Żyrardów, woj. warszawskie, Tadeusz Wargan — Nowa Huta, woj. krakowskie, Tadeusz Szmidt — Gubin, woj. zielonogórskie, Władysław Dusiło — Sochaczew, woj. warszawskie, Jan Kolber — n., Bronisław Kaca — Suchań, woj. szczecińskie, Andrzej Macierzyński — Czerwieńsk Odrz., woj. zielonogórskie, Witold Szczepański — Grodzanowo, woj. warszawskie, Tadeusz Jędrzejczyk — Gilowice, woj. krakowskie, Marian Daśko — Andrzejów, woj. lubelskie, Feliks Radlak — Panoszów, woj. katowickie, Ignacy Hardzina — Libiąż-Jawór, woj. krakowskie. Wszyscy wymienieni tu nasi Czytelnicy pragną latać. Jedni mają po lat 14, większość po lat 16—18, a są wśród nich i tacy którzy mają po lat 20 i więcej. Są uczniami szkół podstawowych, zasadniczych szkół zawodowych, liceów i techników, a nawet studentami szkół wyższych. Niektórzy z nich już pracują czy nawet odbywają zasadniczą służbę wojskową. Wszyscy proszą o informacje, dotyczące warunków jakim powinien odpowiadać kandydat na szkolenie lotnicze, co powinien robić, by zrealizować swe marzenia i zasiąść za sterami nowoczesnych samolotów.

Odpowiadając na te wszystkie pytania przede wszystkim informujemy, że w roku 1964 zmieniono nieco system szkolenia lotniczego dla kandydatów do oficerskich szkół lotniczych, skracając jednocześnie okres tego szkolenia (podstawowego i w ramach Lotniczego Przysposobienia Lotniczego) z trzech lat do dwóch lat. W tym początkowym systemie przygotowania lotniczego skrócono znacznie wymagania w zakresie przeszkolenia szybowcowego. Pociąga to za sobą automatycznie zmianę doboru kandydatów. Mianowicie, na szkolenie szybowcowe przyjmowani będą obecnie uczniowie klas dziesiątych liceów ogólnokształcących, klas czwartych techników pięcioletnich itd. A więc uczniowie, którym do uzyskania świadectwa dojrzałości, pozostał jeszcze rok czasu, a nie jak dotychczas dwa lata.

Tę naszą niepełną jeszcze odpowiedź prosimy potraktować jako zasygnalizowanie zmian w zakresie przyjęć i samego szkolenia kandydatów do oficerskiej szkoły lotniczej. Dokładnie o wszystkich zmianach wynikłych z tej reorganizacji poinformujemy naszych Czytelników w najbliższym czasie.

Bez względu jednak na te wszystkie zmiany kandydaci na szkolenie lotnicze powinni w dalszym ciągu zgłaszać się do najbliższych aeroklubów, które znajdują się we wszystkich miastach wojewódzkich (w województwie koszalińskim aeroklub mieści się jednak w Słupsku) oraz w wielu miastach powiatowych.

UZUPEŁNIAMY ROCZNIKI „SKRZYDLATEJ"

Róża Ciechanowicz — Swinoujście, ul. Paderewskiego 12/7 odstąpi roczniki „Skrzydlatej Polski" z lat 1954—1963.

Witold Muchlo — Szczecin, ul. Jagiellońska 6/6 poszukuje poszczególnych numerów „Skrzydlatej Polski" z lat 1954, 1958 i 1961.

Józef Bujak — Kraków 2, ul. Bernardyńska 10/7 odstąpi roczniki „Skrzydlatej" z lat 1945—1948 oraz dużo luźnych numerów z różnych lat. Także roczniki „Techniki lotniczej" z lat 1948—1950 oraz luźne numery z lat 1948—1950. Ponadto odstąpi książki fachowe lotnicze w językach rosyjskim, niemieckim i polskim. Także luźne numery czasopism „Flight" i „Aeroplane" oraz rocznik 1962 „Commercial Aviation News". Również albumy „Ku czci poległych lotników" i „Polska lotnicza". Dokładny spis wysyła na żądanie.

Zbigniew Luranc — Gdańsk-Stogi, ul. Zimna 7c, m. 7 odstąpi lub wymieni wiele roczników „SiM", „Skrzydlatej Polski", „Modelarza", „Kridla vlasti", „L. Modelar" i innych oraz wiele książek lotniczych i planów redukcyjnych samolotów drugiej wojny światowej.

Poszukuje natomiast księgi „Ku czci poległych lotników", książki P. Benesa „Svet Kridel" i innych wydawnictw poświęconych konstrukcjom lotniczym.

W lotniczej KSIĘGARNI

FASCYNUJĄCA LEKTURA

Na półkach księgarskich ukazała się książka płka **Eugeniusza Kozłowskiego pt. „Wojsko Polskie 1936—1939 — Próby modernizacji i rozbudowy".** Bazująca po raz pierwszy na całym dostępnym obecnie materiale archiwalnym przedwojennych instytucji wojskowych oraz na bogatych źródłach bibliograficznych — praca doktorska naukowca z Wojskowego Instytutu Historycznego ma nie tylko nieocenioną wprost wartość dla historyków, ale napisana jest w przejrzysty, przystępny sposób, który umożliwi każdemu dokładne zorientowanie się i wyrobienie sobie własnego zdania na temat rzeczywistej wartości polskich sił zbrojnych w przededniu II wojny światowej, jak również istotnych źródeł klęski w kampanii wrześniowej.

Obszerny, przeszło 50-stronicowy rozdział, poświęcony jest w książce lotnictwu i obronie przeciwlotniczej (podrozdziały: **kierunki rozwojowe lotnictwa wojskowego w latach trzydziestych; stan organizacyjny i techniczny lotnictwa do 1935 r.; próby rozbudowy lotnictwa; osiągnięcia w szkoleniu wojsk lotniczych; obrona przeciwlotnicza — jej stan w Polsce do 1936 r.; postępy w organizacji OPL w latach 1936—1939; problemy szkolenia w zakresie OPL.**

Dla uważnego Czytelnika „Skrzydlatej" nie jest to temat nieznany — wspomnijmy chociażby cykl artykułów J. Cynka. Tym niemniej, dzięki wykorzystaniu materiałów zarówno krajowych jak i opublikowanych na emigracji, autorowi udało się stworzyć wyjątkowo plastyczny, pełny i sugestywny obraz naszych sił powietrznych w przededniu tragicznego Września, jak też i wskazać czynniki i osoby odpowiedzialne za ich niedostateczne przygotowanie do wojny oraz niewłaściwą koncepcję użycia w boju. W rozdziale „Marynarka Wojenna", omówiona jest również mało znana dotychczas sprawa morskiego dywizjonu lotniczego. Znajdziemy tam również liczne, doskonale dobrane zdjęcia, wśród nich unikalną fotografię doświadczalnego śmigłowca przeznaczonego do współpracy z artylerią, wypróbowywanego w 1937 roku przez 4 pułk lotniczy w Toruniu.

Nawet w starannie przygotowanym dziele naukowym mogą się zdarzyć nieścisłości. W zakresie lotnictwa, po najskrupulatniejszych poszukiwaniach, znalazłem ich w książce zaledwie parę: niesłuszne jest twierdzenie, jakoby „Łosie" sprzedano za granicę (choć ma to pokrycie w niektórych źródłach); stan liczebny lotnictwa morskiego w 1939 r. oceniono raz na 25, a raz — prawidłowo — na 17 samolotów; pod zdjęciem Lathama H.B. — 3 znajdujemy podpis „R.XIII". Są to, jak widzimy, drobiazgi, nie umniejszające wartości i fundamentalnego wprost znaczenia dzieła o fatalnym stanie armii polskiego państwa przedwrześniowego i podjętych — na 5 minut przed dwunastą — próbach poprawy tej sytuacji.

R. Szub.

WYDAWCA: Wydawnictwa Komunikacji i Łączności

Warszawa, ul. Kazimierzowska 52 tel. 45-00-61

„SKRZYDLATA POLSKA"

Tygodnik lotniczy i astronautyczny

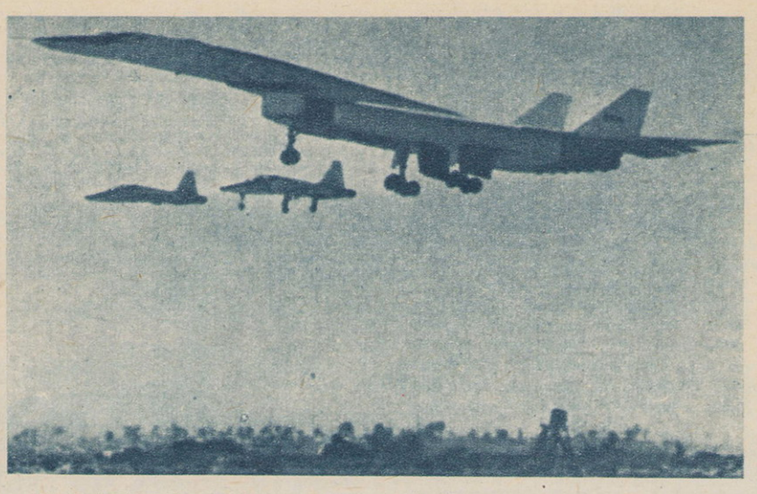
Adres redakcji: Warszawa 10, ul. Widok 8. Telefon: 27-33-78

Redaguje Kolegium: Redaktor naczelny — JERZY R. KONIECZNY; sekretarz redakcji — JERZY ZARĘBSKI; T. MALINOWSKI; J. POMIANOWSKI; inż. J. M. WOJCIECHOWSKI. Opracowanie graficzne: STANISŁAW KOPF. Redaktor techniczny: IRENA BĄKOWICZ.

Cena egz. — 2 zł. Prenumerata: kwartalnie — 26 zł, półrocznie — 52 zł, rocznie — 104 zł. Prenumeratę na kraj przyjmują urzędy pocztowe, listonosze oraz Oddziały i Delegatury „Ruch". Można również dokonywać wpłat na konto PKO Nr 1-6-100020 — Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw „Ruch" Warszawa, ul. Wronia 23. Prenumeraty przyjmowane są do 15 dnia miesiąca poprzedzającego okres prenumeraty. Prenumeratę za granicę, która jest o 40% droższa — przyjmuje Biuro Kolportażu Wydawnictw Zagranicznych „Ruch", Warszawa, ul. Wronia 23, tel. 20-46-88 konto PKO Nr 1-6-100024. Egzemplarze numerów zdeaktualizowanych można nabywać w Punkcie Wysyłkowym Prasy Archiwalnej „Ruch", Warszawa, ul. Srebrna 12, konto PKO Nr 114-6-700041 VII O/M, Warszawa. PRZEDRUK DOZWOLONY TYLKO ZA PODANIEM ŹRÓDŁA. Rękopisów i ilustracji nie zamówionych redakcja nie zwraca. Cena ogłoszeń w tekście o wymiarach do 50 cm² — 10,50 zł za każdy 1 cm². Ogłoszenia przyjmuje Dział Handlowy Wydawnictw Komunikacji i Łączności, Warszawa, ul. Kazimierzowska 52, Druk. Zakłady Graficzne Domu Słowa Polskiego — Warszawa, ul. Miedziana. Zam. 7523 Z-15

RAKIETĄ PO ŚWIECIE

„Valkyrie" lata



Największy naddźwiękowy bombowiec amerykański XB-70 A „Valkyrie" odbył pierwsze próbne loty w bazie Edwards w Kalifornii. Przy lądowaniu jedno z kół podwozia nagle odpadło i samolot z trudem zatrzymał się na lotnisku. Na zdjęciu: XB-70 A w czasie lotu próbnego. Jest to jedno z pierwszych zdjęć w prasie europejskiej.

Foto: UPI

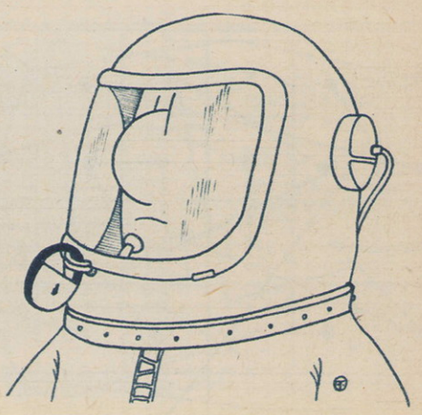
Miss stewardess

Na konkursie piękności stewardess, jaki odbył się w Surfers Paradise (Queensland, Australia) pierwsze miejsce wśród 15 konkurentek zdobyła stewardessa indyjskich linii lotniczych „Air India International" — Reeta Roy. Ma 24 lata, wyższe studia, jest córką profesora.

KONIEC „BULLDOGA"

Katastrofie uległ podczas lotu próbnego jedyny istniejący jeszcze w Anglii weteran — dwupłatowiec „Bulldog", który miał brać udział w paradzie powietrznej w Farnborough. Pilot — odniósł lekkie obrażenia.

Foto: „The Illustrated London News"



Z ZAGRANICY

Sport samolotowy

★ V Mistrzostwa Słowacji w akrobacji lotniczej odbyły się w dniach 4—6 września w mieście Trencin. Udział w mistrzostwach wzięło 7 pilotów. Pierwsze miejsce zajął Bartak (9 690,255 pkt) przed Kapustovą (9 092,942 pkt) i Dolejszem (9 047,241 pkt).

Sport spadochronowy

★ Radziecka spadochroniarka Sonia Puszkariewa ustanowiła nowy rekord międzynarodowy w skoku na celność lądowania z wysokości 1 500 m, osiągając wynik 1,66 m odległości od środka koła. Dotychczasowy rekord — 2,34 m (Fras, Jugosławia).

Transport i komunikacja

★ W przyszłym roku uruchomiony będzie nowy szlak lotniczy, który połączy Szkocję ze Skandynawią. Otwarta ma być także trasa lotnicza łącząca Szkocję z Włochami. Trasy te eksploatowane będą przez brytyjskie towarzystwo lotnicze „British Eagle".

★

★ Amerykańskie linie „Panamerican World Airways" mają zamiar uruchomić nowy szlak lotniczy, który połączyłby USA przez Alaskę z Japonią.

★

★ Wszyscy pasażerowie i cała załoga samolotu francuskiego DC-6, kursującego na linii Paryż-Nuakszott (Mauretania), zginęli. Samolot rozbił się o stok szczytu Alcazaba w Sierra Nevada, między Grenadą i Almerią. Na pokładzie znajdowało się 73 pasażerów i 7 członków załogi.

Militaria

★ W pobliżu bazy lotniczej w Coningsby (północna Anglia) rozbił się brytyjski bombowiec odrzutowy typu „Vulcan". Pięcioosobowa załoga poniosła śmierć na miejscu. Błysk eksplozji, jaka nastąpiła podczas katastrofy, widziany był w promieniu 30 km.

★

★ W bazie lotniczej Edwards (Kalifornia) przeprowadzono drugą próbę z nowym naddźwiękowym bombowcem amerykańskim XB-70A. Próba ta również zakończyła się pechowo. Po 5 minutach lotu pilot stwierdził awarię pewnych urządzeń i ze względów bezpieczeństwa wylądował na dnie suchego jeziora, a nie na zwykłych pasach startowych lotniska.

★

★ Dowództwo brytyjskie w Arabii Południowej nadal bombarduje wsie Radfanu, gdzie rozwinęły się główne działania bojowe patriotów południowo-arabskich przeciwko okupantom brytyjskim i ich marionetkom spośród szejków niektórych plemion. Dwie wsie zostały zrównane z ziemią, a zasiewy spalone. Zginęły dziesiątki ludzi.

Polonica

★ W numerze 9 z września 1964 r. miesięcznika „Aero-Sport" (NRD) pięć stron pisma poświęcono walkom polskiego lotnictwa w r. 1939 przeciwko hitlerowskim najeźdźcom. Artykuł pt. „Niebo w ogniu" ukazał się w ramach cyklu „Z historii wojny powietrznej 1939—1945". Materiał tekstowy zilustrowano zdjęciami polskich myśliwców P-11 i bombowców „Łoś" oraz rysunkami technicznymi „Karasi" i P-11C. Podano również obszerne opisy techniczne „Karasia" i P-11C.

MISTRZYNI ŚWIATA

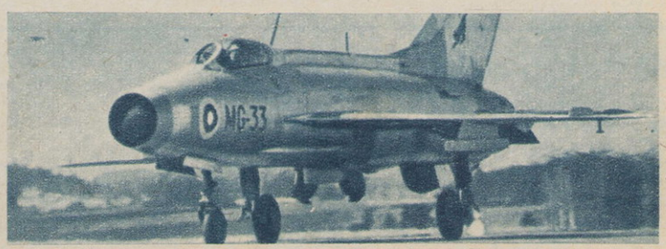
Na ostatnich, VII Mistrzostwach Spadochronowych Świata (Leutkirch, NRF), tytuł mistrzyni świata zdobyła spadochroniarka amerykańska Thelma Taylor. Oto ona, po zakończeniu jednej z konkurencji.

Foto: DPA

POD KRASNODAREM

Bez pomocy samolotów rolniczych prace rolne na olbrzymich terenach upraw w Związku Radzieckim byłyby niemal nie do pomyślenia. Oto eskadra samolotów An-2, specjalnie przystosowanych do nawożenia gleby, na lotnisku polowym pod Krasnodarem.

W BARWACH FINLANDII



Lotnictwo Finlandii dysponuje najnowocześniejszymi samolotami myśliwskimi. Na zdjęciu: Jeden z myśliwców naddźwiękowych, na lotnisku pod Helsinkami.

Foto: „Ilmailu"